

Éditorial

Les bons professionnels et l'alourdissement des sanctions pénales pour pollution

Comme j'ai souvent l'occasion de le dire pour toutes les questions touchant à la pollution des mers, mes analyses ne sont pas celles de quelqu'un qui prétend détenir la vérité, mais mon expérience professionnelle et mes fonctions actuelles dont en l'occurrence celle de Président de l'IFM est la plus exigeante, sont au moins le gage du nécessaire effort d'objectivité de mes propos. En effet, en tant qu'armateur pétrolier d'origine (et fier de l'avoir été car le meilleur allié de l'écologiste c'est le bon armateur, et le pire ennemi du bon armateur c'est le mauvais armateur !), en tant qu'armateur pétrolier donc, j'ai exploité des *tankers* pendant 27 ans et - même si l'on a besoin de chance tant il est vrai que l'infortune de mer existe, y compris pour les meilleurs - je pense que ça n'est pas non plus un hasard si l'armement Soflumar/Van Ommeren Tankers que je présidais n'a jamais connu de problème de pollution du plan d'eau. J'ai d'ailleurs la même fierté en tant qu'armateur de France, puisque depuis la guerre au moins, c'est-à-dire depuis 60 ans, et alors que la flotte française de pétroliers n'a jamais compté moins de 60 à 70 unités (transports de bruts et de produits raffinés), causé la moindre pollution significative.

Ce préambule étant fait, que doit penser un armateur consciencieux (ou tout autre acteur de la chaîne du transport maritime) de ce qui se met en place, ou devrait se mettre en place, sur le plan pénal, tant au niveau national qu'europpéen ?

Pour répondre à cette question, qui est en fait au cœur d'un débat d'une importance cruciale, je pense adapté de procéder par ce que les Britanniques appellent des *bullet points*, c'est-à-dire d'énoncer quelques affirmations toutes simples, mais que je crois fondamentales, et finalement couvrant tous les aspects du sujet.

Quelques bullet points...

Le premier, celui qui éclaire toute la démarche, à mon avis nécessaire, est le suivant : il faut punir de manière puissante, dissuasive, sans concessions, les *cow-boys* de la mer. Tout le monde y gagnera. Cette nécessité claire et indiscutable ne souffre qu'une seule limite : il faut le faire avec discernement, de façon à ne pas décourager les bons opérateurs qui, s'ils ont le sentiment d'être victimes de « campagnes » aveugles, quitteront le marché. Et là tout le monde y perdra...

Il est fondamental de ne pas confondre ou mélanger la question de la responsabilité civile automatique (armateur, deuxième niveau FIPOL et troisième niveau FIPOL/OMI) qui

est une bonne chose pour les victimes dès lors que les fonds disponibles sont devenus suffisants pour l'avenir et celle de la responsabilité pénale finale des pollueurs et/ou coupables divers contre qui les intervenants précités (sans que cela les empêche d'indemniser les victimes de pollution le plus vite possible) ont et auront toujours la possibilité de se retourner en prenant le temps nécessaire.

La possibilité de poursuivre des personnes morales, c'est-à-dire des compagnies d'armement, des sociétés de classification, est une bonne chose

La solidarité indivisible entre tous les acteurs de la chaîne maritime me paraît être un leurre, voire même une illusion dangereuse car injuste, inapplicable et finalement extrêmement perverse.

Le plus important, pour punir les coupables¹ de façon méritée, utile, acceptable, est de le faire en « garantissant » autant que possible l'identification des contrevenants, délinquants ou criminels, et en les punissant effectivement de façon proportionnelle à leur responsabilité

Tout aussi importante que l'identification claire et calibrée des coupables, est la qualification précautionneuse des faits : contraventions, crimes, délits, etc. À cet égard, la tâche tant du législateur que des tribunaux (jurisprudence) est lourde et doit/devra s'exercer dans la sérénité.

Bien entendu, l'Union européenne réunissant des États qui, comme la France, sont des États de droit, un certain nombre de principes doivent être affichés et respectés : présomption d'innocence, instruction objective, droits de la défense, proportionnalité, possibilité de recours/appeal, etc.

La décision de spécialiser des tribunaux pénaux dans le domaine maritime (en France, Brest, Le Havre, Marseille) est une bonne chose. Tout justiciable « spécialisé » a en effet intérêt à une compétence et une expérience maximales de la justice et à ce que la justice, surtout pénale, soit rendue avec objectivité, en dehors des pressions, y compris de l'opinion publique (crainte de beaucoup d'armateurs ou opérateurs, y compris parmi les meilleurs, qui ne veulent légitimement pas être des boucs émissaires ou des victimes de lynchage médiatique).

Subsidiairement cela permettra d'éviter le traitement, pour le moins contestable, qui fut infligé sans preuve au capitaine de l'*Erika*, et plus récemment et pire encore à celui du *Prestige*. « *It is a pity that the master in this case has been treated this way* », comme l'a dit le rapporteur du Parlement européen.

On ne peut qu'encourager, en attente des transferts de souveraineté, les États européens maritimes à faire converger/harmoniser leurs systèmes pénaux notamment, ce qui est le plus difficile : leurs procédures pénales, leurs droits applicables, leurs sanctions. À cet

¹ À propos des coupables il y a en général (mais cela doit être vérifié à chaque fois), trois responsables potentiels « de premier rang » : a) l'armateur qui choisit tout : l'équipage, la politique d'entretien, la société de classification, la politique d'assurance, etc. ; b) l'affréteur qui choisit le navire ; c) les États « du port ou du pavillon », qui sont les seuls à détenir les pouvoirs régaliens de police et de justice. Mais il peut aussi s'avérer, dans tel ou tel événement, que d'autres responsables - *a priori* « de deuxième rang », tels que la société de classification, les assureurs - sont en fait les plus concernés, plus même que les responsables dits « de premier rang ».

égard, il serait utile que les jurisprudences s'inspirent les unes des autres dans leur marche vers une sévérité accrue. Il n'est même pas interdit de rêver à ce qu'existe un jour un Tribunal européen maritime unique compétent au pénal !

Dernier point enfin, ne faut-il pas reprendre les propositions de Jean-Pierre Quéneudec, académicien de Marine, et créer un dispositif clair de mise en cause des États du pavillon qui acceptent d'immatriculer des navires inférieurs aux normes et qui n'exercent pas les contrôles techniques auxquels le droit international les oblige ?

... et quelques autres considérations

Les points ci-dessus sont les plus importants à mon sens. Ils doivent néanmoins être complétés par quelques autres répondant aux interrogations que soulève le contexte actuel :

On dit beaucoup que tout l'arsenal pénal, même très durci, ne sert et ne servira à rien tant que les coupables ne pourront pas être repérés plus efficacement. L'exemple le plus souvent cité est celui des « dégazeurs » et « déballasteurs » sauvages qui échappent trop souvent au contrôle. Il y a du vrai dans cette observation. On sait par exemple qu'en 2002, les autorités françaises ont détecté 159 pollutions mais n'ont identifié avec certitude que 18 coupables (en 1999, ce furent 308 pollutions, 30 identifications et seulement 27 procédures engagées). Pourtant je ne suis pas pessimiste. Je suis en effet de ceux qui pensent que la nouvelle échelle de peines prévues par le Ministre de la justice (amendes très lourdes, peines privatives de liberté) peut être très efficace. En effet tout changera dès lors que le risque d'aller en prison ou de « couler » son armement sera réel, matériel, exemplaire. Et surtout une seule mise en application effective de ces nouvelles sanctions sera à mes yeux suffisante pour faire reculer la plupart des contrevenants actuels. Quel armateur ou préposé armatorial acceptera le risque effectif d'aller en prison ? En outre les capitaines vont enfin être dotés, par la loi, de raisons très concrètes de refuser les pressions d'armateurs indéliçables, sans que ceux-ci puissent les contester. (Cf. le rapporteur européen précité : « *the threat of penal sanctions could dissuade qualified crew from taking any potentially risky action.* ») Il est donc essentiel que le nouvel arsenal législatif français soit diffusé *urbi et orbi* pour jouer tout de suite son rôle de dissuasion... Voilà une publicité à faire rapidement !

L'effet de sanctions pénales lourdes et bien ajustées peut être extraordinairement efficace. Il peut par exemple indirectement régler le problème de non-transparence juridique de la propriété des navires (sur lequel bute l'OCDE qui depuis des années « *does not succeed to pierce the veil* »)...Il peut en effet empêcher les propriétaires véreux et non professionnels de trouver les *managers* « irresponsables » dont ils ont besoin pour exister. Imaginons, c'est réaliste dans ce nouveau contexte, que l'armateur de *l'Erika* n'ait pu trouver de *manager*...

Enfin je voudrais ajouter quelques mots sur un certain nombre de points de droit que contestent beaucoup d'armateurs, y compris lorsqu'ils sont des professionnels irréprochables. Par exemple, le fait 1) que les projets de la Commission européenne puissent envisager de sanctionner des pollutions après avaries (en contradiction avec Marpol) ou 2) que l'action de l'Europe puisse s'exercer en haute mer (en contradiction avec Montego bay), ou encore 3) que le droit de passage inoffensif puisse être remis en cause (accords de Malaga).

En fait je crois que ce qui est en cause n'est pas « l'intention ». Beaucoup de professionnels en effet accepteraient le 1) si l'avarie ayant créé la pollution résultait d'une faute lourde ou intentionnelle, le 2) si l'action européenne en haute mer se fondait sur le fait que les littoraux de l'État côtier puissent être atteints et le 3) s'il est clair que les cargaisons désignées sont potentiellement « offensives » et chargées sur des bateaux pourris. Non, ce qui inquiète certains des professionnels parmi les plus incontestés (peut-être trop car le droit suit les évolutions autant qu'il les ménage) est le fait que, dans ces trois cas, les choses se soient faites ou se dessinent sans que les formes de droit aient été respectées pour introduire ces changements. Vieux débat entre ceux pour qui sincèrement, « l'urgence commande » et ceux - tout aussi sincères - pour qui le respect du droit, y compris pour le modifier lui-même, est le seul moyen d'éviter aventures et perversions et aussi de gérer des exploitations très sensibles à leur environnement.

Comme toujours je crois, la vérité est entre les extrêmes et c'est le bon sens qui doit guider les juristes et les gouvernants autant que les opérateurs consciencieux du maritime.

Conclusion

Vous avez compris que globalement j'approuve et soutiens, en tant qu'IFM autant qu'armateur, l'évolution actuelle. Et comment les bons armateurs pourraient-ils ne pas le faire dès lors que ce qui se dessine est en fait ce qu'ils attendent depuis longtemps, eux qui souffrent tant de la concurrence déloyale ? Leur seul souci est que les tribunaux maritimes pénaux, dans l'exercice de leur difficile, utile, lourde et nouvelle mission, n'oublent jamais à la fois la nécessité de « cogner dur » et celle de faire respecter la justice et le discernement contre vents et marées.

Oui au châtiment exemplaire des pirates, *cow-boys* et autres voyous des mers. Non à l'amalgame ! En fait, c'est un message simple et vigoureux, comme l'exige l'époque, et qui devrait refléter assez fidèlement l'opinion des acteurs maritimes respectueux de la mer qui se trouvent autour de la table du Conseil de l'Institut français de la Mer.

Je me permettrai d'ajouter une nuance, en tant qu'ancien armateur pétrolier. La simplicité évidente du slogan « pollueur/payeur » nous amène trop souvent à passer sous silence - et probablement n'est-ce pas normal ou sain - la coupable responsabilité d'un acteur dont on ne parle jamais : le consommateur ou plutôt le client. Et pourtant je peux en témoigner, son influence est grande, sa pression parfois insupportable pour les professionnels (exemple frappant du bénévole avec qui je contribuais à nettoyer une plage bretonne après l'*Erika* et dont bien sûr, je partageais le sentiment d'écœurement, mais qui, venu avec sa sacro-sainte voiture, était littéralement révolté de voir qu'il n'y avait pas de gazole à la pompe où il avait voulu faire le plein). Il fallait que « le pétrole passe » et arrive du golfe Arabo-persique à sa station-service, quoi qu'il arrive... Cherchez l'erreur !

Mais ça n'est pas tout à fait le propos d'aujourd'hui et pour l'heure, je terminerai simplement en disant aux magistrats des tribunaux spécialisés de Brest, du Havre et de Marseille : « *Vous avez une énorme responsabilité qui passe d'abord par l'acquisition de compétences spécifiques, mais aussi et surtout par le souci, quoi qu'il arrive, de garantir la*

sérénité et l'objectivité de vos jugements. Merci donc de tout ce que vous pourrez faire pour que ce soit bien la justice qui passe. »

Francis Vallat