

N° de pourvoi : H 1082938

Observations de l'association Robin des Bois après réception du rapport du conseiller rapporteur.

(1) De la supériorité conditionnelle des traités

Le rapport du parquet de la Cour de Cassation affirme sans nuances au long de 156 pages que la loi française doit s'effacer devant les traités internationaux ratifiés par la France et par conséquent devant la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) mise en œuvre par l'Organisation Maritime Internationale et que seule la République de Malte dont *l'Erika* portait le pavillon et en quelque sorte ses lois aurait eu le pouvoir de juger des responsabilités et des conséquences dans l'affaire de *l'Erika*. Or, Malte n'a jamais entamé la moindre procédure pour ouvrir sur son territoire une démarche judiciaire. Au contraire, Malte a coopéré avec la justice française en produisant en septembre 2000 le *Report of the Investigation into the loss of the motor tanker Erika on Sunday 12 December 1999* et en utilisant les voies de recours offertes à tous les mis en cause pour faire reconnaître devant les juridictions françaises l'immunité de son organe d'administration du registre des navires étrangers immatriculés sous son pavillon, ce qu'elle a d'ailleurs obtenu grâce à un arrêt de la Cour de Cassation. Nous devons souligner ici que ni devant votre Cour, ni dans une autre instance l'Etat de Malte n'a réclamé la délocalisation du procès *Erika* sur son territoire. Il y a clairement de la part de l'Etat de Malte dans le cas de *l'Erika* un renoncement à exploiter sa compétence juridique. Il y a tout au long des 11 ans de procédures une reconnaissance de l'intervention et des poursuites de la justice française. C'est donc en toute logique que les juridictions nationales ont exercé avec continuité leur compétence sur le naufrage de *l'Erika*. L'article 55 de la Constitution légitime la mobilisation judiciaire de la France mais il n'est pas cité en entier dans le rapport du conseiller rapporteur de la Cour de Cassation : « les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont dès leur publication une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve pour chaque accord ou traité de son application par l'autre Partie ».

Au demeurant, si l'Etat de Malte avait exercé ses prétendues compétences juridiques exclusives, elle aurait eu des difficultés à en prouver la validité à toutes les victimes dont l'Etat français. *L'Erika* maltais, après son départ du port français de Dunkerque s'est volontairement rapproché des eaux territoriales françaises sans prévenir formellement les autorités et pensant pouvoir trouver refuge à La Rochelle dans un premier temps et dans un second dans l'estuaire de la Loire. Le dernier voyage de *l'Erika* s'assimile à un cabotage dans les eaux françaises qu'elles soient économiques ou territoriales et renforce l'application du principe de territorialité reconnu par la Cour Permanente de Justice Internationale et le Code Pénal français. Les applications de ce principe de territorialité sont à notre avis à tort qualifiées par le rapport du conseiller rapporteur de « fictions contribuant à restreindre la liberté de navigation ».

Il faut dans la décennie passée autant que dans l'actualité souligner que la justice espagnole, même si elle tarde pour des raisons internes à ouvrir le procès, s'est emparée sans la contestation de l'Etat des Bahamas du cas de pollution du *Prestige* dont les fuites initiales se sont produites en novembre 2002 hors des eaux territoriales espagnoles. D'autre part, la justice australienne poursuit l'équipage du cargo chinois *Shen Neng 1* qui, en avril 2010, au-delà des eaux territoriales de l'Etat riverain a, à la suite d'une faute de navigation, déversé des hydrocarbures près d'un site remarquable par sa biodiversité.

Enfin, l'article 228 de la Convention sur le Droit de la Mer dit que si des poursuites sont engagées par un Etat en vue de réprimer une infraction commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors que l'Etat du pavillon a lui même engagé des poursuites dans les 6 mois suivants l'introduction de la première action. Or Malte n'a pas agi en conformité avec cet article 228 et ne saurait se prévaloir d'une action juridique ultérieure, ce qui au cas où votre Cour casserait sans renvoi vers une juridiction française la décision de la Cour d'Appel de Paris, empêcherait, semble-t-il, d'établir où que ce soit les responsabilités dans le naufrage de l'*Erika*.

(2) De la capacité de l'Etat côtier dans sa Zone Economique Exclusive

Le rapport de la Cour de Cassation relève cependant à juste titre que les instruments conventionnels de l'OMI (dont Marpol) ne définissent pas la nature et la portée de la compétence de l'Etat riverain et que « la mesure dans laquelle les Etats côtiers peuvent appliquer la réglementation de l'OMI aux navires étrangers dans leur ZEE doit être déterminée en fonction des dispositions de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer ». Or, l'article 56 de cette convention mère dit que l'Etat côtier a des droits souverains aux fins de conservation des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux subjacentes et des fonds marins. L'impact négatif des rejets du fioul lourd constituant la cargaison de l'*Erika* sur ces ressources et sur les fonds marins est reconnu par toutes les parties au point que certaines d'entre elles ont entrepris a posteriori et dans la ZEE des mesures de réduction des impacts notamment par le pompage dans les épaves de l'*Erika* des hydrocarbures résiduels. Ce droit souverain de la France à veiller à la conservation des ressources marines l'autorisait pour ne pas dire la forçait à ouvrir une enquête et à chercher dans le cadre judiciaire à établir les responsabilités, à évaluer les dommages et à sanctionner conformément à son droit national en vigueur au moment de l'événement les responsables. En effet, l'article 56 liste les droits et obligations des Etats riverains. La responsabilité accordée par le Droit International de la Mer aux Etats riverains dans la conservation des ressources biologiques dans la ZEE lui ouvre, contrairement aux idées reçues, la possibilité d'y appliquer pleinement sa législation, de quantifier les pertes biologiques immédiates et à venir, et d'identifier les responsables de ces pertes.

D'autre part, s'il est vrai que les rejets initiaux d'hydrocarbures hors du navire *Erika* ont eu lieu dans la ZEE française à la suite de fautes ou de négligences de personnes ou d'organismes impliqués dans la conduite et le contrôle du navire, fautes ou négligences au regard de la convention Marpol déjà citée, de la convention Solas pour la sauvegarde des vies humaines et du règlement ISM (International

Safety Management), il convient de souligner – chaque mot ayant son importance – que la Convention Marpol dans la règle 11 de l'annexe I définit les rejets tels que ceux de l'*Erika* comme « provenant d'une avarie survenue au navire ». Légitimement et en vertu de la compétence maritime de tous ceux qui ont concouru à la rédaction de la Convention Marpol, la provenance et le lieu du dommage ne se confondent pas et la Convention n'exclut pas que des rejets « provenant » du lieu du déversement seront susceptibles d'être transportés par les courants et les circonstances météorologiques en haute mer ou dans les eaux territoriales ce qui pour ces dernières a été immédiatement le cas après la cassure de l'*Erika* à environ une dizaine de milles marins de la limite administrative des eaux adjacentes et à environ une vingtaine de milles de la limite administrative des eaux territoriales et sur le cordon littoral où la loi française du 6 juillet 1983 s'exerce de plein droit.