N° F 21-85.948 F-B

N° 01510

MAS2
6 DÉCEMBRE 2022

REJET

M. BONNAL président,

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
_____

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS
_____

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE,
DU 6 DÉCEMBRE 2022

M. [G] [O] et la société [2] ont formé des pourvois contre l'arrêt de la cour d'appel de Rennes, 11e chambre, en date du 6 octobre 2021, qui, sur renvoi après cassation (Crim., 24 novembre 2020, n° 19-87.651), pour infraction au code de l'environnement, a condamné le premier à 100 000 euros d'amende, a dit que cette amende serait supportée à concurrence de 80 000 euros par la seconde et a ordonné une mesure de publication.

Les pourvois sont joints en raison de la connexité.

Un mémoire commun aux demandeurs et des observations complémentaires ont été produits.

Sur le rapport de M. Samuel, conseiller, les observations de la SARL Le Prado - Gilbert, avocat de M. [G] [O] et de la société [2], et les conclusions de M. Lemoine, avocat général, après débats en l'audience publique du 8 novembre 2022 où étaient présents M. Bonnal, président, M. Samuel, conseiller rapporteur, Mme Ingall-Montagnier, conseiller de la chambre, et Mme Sommier, greffier de chambre,

la chambre criminelle de la Cour de cassation, composée en application de l'article 567-1-1 du code de procédure pénale, des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt.

Faits et procédure

1. Il résulte de l'arrêt attaqué et des pièces de procédure ce qui suit.

2. Le 29 mars 2018, le centre de sécurité des navires de [Localité 4] a effectué un contrôle du combustible utilisé par un navire de croisière appartenant à la société britannique [2] et placé sous le commandement de M. [G] [O].

3. Ce contrôle avait notamment pour objet de vérifier le respect des prescriptions de l'article L. 218-2 du code de l'environnement relatif aux limitations de la teneur en soufre des combustibles. Il s'est avéré que le bon de soutage du combustible utilisé indiquait une teneur en soufre de 1,75 % et l'analyse d'un échantillon a révélé une teneur de 1,68 %, alors qu'elle aurait du être inférieure ou égale à 1,50 %. Un procès-verbal de constatation d'infraction a été établi.

4. M. [O] a été cité devant le tribunal correctionnel pour pollution de l'air en raison de l'utilisation, par un navire en mer territoriale, de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées, faits prévus par les articles L. 218-15, II, L. 218-2, I, II et III, L. 218-16, L. 218-18 du code de l'environnement et réprimés par les articles L. 218-15, II, L. 218-23 et L. 173-7 du même code.

5. La société [2] a été citée, en sa qualité de propriétaire et exploitante du navire, sur le fondement de l'article L. 218-23 précité.

6. Le tribunal a déclaré M. [O] coupable, l'a condamné à une amende de 100 000 euros mise à la charge de la société [2] à hauteur de 80 000 euros, a ordonné la publication de la décision et a prononcé sur les intérêts civils.

7. M. [O], la société [2] et le ministère public ont relevé appel de cette décision.

Examen des moyens

Sur les premier, deuxième et troisième moyens, le cinquième moyen, pris en ses quatrième, cinquième, septième, huitième, neuvième et dixième branches, et le sixième moyen

8. Ils ne sont pas de nature à permettre l'admission du pourvoi au sens de l'article 567-1-1 du code de procédure pénale.

Sur le quatrième moyen

Enoncé du moyen

9. Le moyen critique l'arrêt attaqué en ce qu'il a déclaré M. [O] coupable de faits d'utilisation par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées et a prononcé sur la peine, alors :

« 1°/ que l'article L. 218-2, II, du code de l'environnement, qui établit une discrimination injustifiée entre les navires de croisière et les autres navires, est contraire au principe de non-discrimination, garanti par l'article 14 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ; qu'en se fondant sur ce texte, pour retenir la responsabilité pénale du capitaine du navire, la cour d'appel a violé l'article 14 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ;

2°/ que l'article L. 218-2, II, du code de l'environnement, en raison de l'imprécision de l'élément légal de l'infraction quant à la détermination des navires à passagers « assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports d'un Etat membre de l'Union européenne » est contraire au principe de légalité des délits et des peines, garanti par l'article 7 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ; qu'en se fondant sur ce texte, pour retenir la responsabilité pénale du capitaine du navire, la cour d'appel a violé l'article 7 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. »

Réponse de la Cour

10. L'article L. 218-2, II, du code de l'environnement, interprété à la lumière, d'une part, de la directive 1999/32/CE du Conseil, du 26 avril 1999, concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE, telle que modifiée par la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil, du 6 juillet 2005, d'autre part, de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 23 janvier 2014 (CJUE, arrêt du 23 janvier 2014, Mattia Manzi et Compagnia Naviera Orchestra, C-537/11), selon lequel un navire de croisière relève du champ d'application de l'article 4 bis, paragraphe 4, de la directive 1999/32 précitée au regard du critère des « services réguliers », tel qu'énoncé à son article 2, point 3 octies, à condition qu'il effectue des croisières, avec ou sans escales, s'achevant dans le port de départ ou dans un autre port, pour autant que ces croisières sont organisées à une fréquence déterminée, à des dates précises et, en principe, à des heures de départ et d'arrivée précises, les intéressés pouvant librement choisir entre les différentes croisières offertes, est rédigé en termes suffisamment clairs et précis pour que son interprétation se fasse sans risque d'arbitraire, de sorte qu'il ne méconnaît pas l'article 7 de la Convention européenne des droits de l'homme.

11. Par ailleurs, comme le souligne la directive 2012/33/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32 précitée, la circonstance que les navires à passagers opèrent principalement dans les ports ou à proximité des zones côtières et ont une incidence notable sur la santé humaine et sur l'environnement est de nature à justifier que, pour améliorer la qualité de l'air à proximité des ports et des côtes, ces navires soient tenus d'utiliser des combustibles marins présentant une teneur maximale en soufre de 1,50 %, jusqu'à ce que des normes plus strictes pour le soufre s'appliquent à tous les navires présents dans les eaux territoriales, zones économiques exclusives et zones de contrôle de la pollution des États membres, de sorte que l'article L. 218-2, II, du code de l'environnement ne méconnaît pas non plus l'article 14 de la Convention précitée.

12. Ainsi, le moyen doit être écarté.

Sur le cinquième moyen, pris en ses autres branches

Enoncé du moyen

13. Le moyen critique l'arrêt attaqué en ce qu'il a déclaré M. [O] coupable de faits d'utilisation par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées et a prononcé sur la peine, alors :

« 1°/ que s'il appartient aux juges répressifs de restituer aux faits dont ils sont saisis leur véritable qualification, c'est à la condition que la personne poursuivie ait été en mesure de se défendre sur la nouvelle qualification envisagée ; que M. [O] a été poursuivi pour avoir, sur la ligne [Localité 1] et [Localité 4], dans les eaux territoriales françaises, entre le 28 et le 29 mars 2018, commis l'infraction d'utilisation par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées, pollution de l'air, en l'espèce avoir utilisé un carburant pour assurer la liaison entre [Localité 1] et [Localité 4] dont la teneur en soufre est de 1,68 % alors que la norme autorisée ne doit pas dépasser 1,50 %, faits prévus par les articles L. 218-15, II, L. 218-2, I, II et III, L. 218-16, L. 218-18 du code de l'environnement et réprimés par les articles L. 218-15, II, L. 218-23 et L. 173-7 du même code ; que pour déclarer M. [O] coupable des faits qui lui étaient reprochés, la cour d'appel s'est fondée sur l'article L. 218-19, II, du code de l'environnement non visé à la prévention ; qu'en statuant ainsi, sans avoir invité M. [O] à s'expliquer sur cette nouvelle qualification, non visée à la

prévention, la cour d'appel a méconnu l'article 6, § 1, de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, ensemble l'article 388 du code de procédure pénale ;

2°/ que saisi in rem, le juge répressif ne peut statuer que sur les faits visés à l'acte qui le saisit, sauf accord exprès du prévenu d'être jugé sur les faits non compris dans les poursuites ; qu'en l'espèce, M. [O] a été poursuivi pour avoir sur la ligne [Localité 1] et [Localité 4], dans les eaux territoriales françaises, entre le 28 et le 29 mars 2018, commis l'infraction d'utilisation, par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées, pollution de l'air, en l'espèce avoir utilisé un carburant pour assurer la liaison entre [Localité 1] et [Localité 4] dont la teneur en soufre est de 1,68 % alors que la norme autorisée ne doit pas dépasser 1,50 %, faits prévus par les articles L. 218-15, II, L. 218-2, I, II et III, L. 218-16, L. 218-18 du code de l'environnement et réprimés par les articles L. 218-15, II, L. 218-23 et L. 173-7 du même code ; que pour déclarer M. [O] coupable des faits qui lui étaient reprochés, la cour d'appel a énoncé que celui-ci avait commis une faute caractérisée exposant l'environnement à un risque d'une particulière gravité sur laquelle il n'avait pas accepté d'être jugé ; qu'en statuant ainsi, la cour d'appel a excédé les limites de sa saisine en violation de l'article 388 du code de procédure pénale, ensemble l'article 6, § 3, de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ;

3°/ que le juge répressif ne peut prononcer une peine sans avoir relevé tous les éléments constitutifs de l'infraction qu'il réprime ; que le délit d'utilisation par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées prévu par l'article L. 218-15 du code de l'environnement constitue un délit intentionnel distinct tant en ses éléments matériel que moral du délit non-intentionnel de l'article L. 218-19, II, du code de l'environnement lequel incrimine le rejet d'hydrocarbure non intentionnel ; que pour déclarer M. [O] coupable des faits qui lui étaient reprochés, la cour d'appel a énoncé qu'en ne s'assurant pas des règles relatives à la pollution par les rejets des navires dans les eaux territoriales françaises et en ne faisant pas respecter ces règles, le taux de soufre du carburant utilisé par le navire étant de 1,75 % au lieu de la limite légale de 1,50 %, celui-ci a commis une faute caractérisée exposant l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer, les effets du soufre sur la santé humaine étant connus ; qu'en déclarant ainsi M. [O] coupable du délit intentionnel de l'article L. 218-15 du code de l'environnement en retenant la faute caractérisée prévue à l'article L. 218-19, II, du même code incriminant un délit non-intentionnel distinct de rejet d'hydrocarbure involontaire, la cour d'appel a méconnu les articles L. 218-15 du code de l'environnement, ensemble, par fausse application, l'article L. 218-19 II du même code ;

6°/ que, même à supposer l'article L. 218-19, II, du code de l'environnement applicable, suivant l'article 121-3 du code pénal, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont commis une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer ; que l'article L. 218-19, II, du code de l'environnement vise la commission par le capitaine du navire d'une faute caractérisée qui a exposé l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne pouvait ignorer ; que, pour retenir la responsabilité pénale de M. [O], la cour d'appel a énoncé que, même si c'était un service spécialisé de la compagnie maritime qui prenait les décisions d'approvisionnement en carburant, le choix du carburant lui était, in fine, soumis pour validation ; qu'elle a encore énoncé que, même si les données ISM établies par la compagnie faisaient état de ce que dans les eaux territoriales françaises, un fioul avec un taux de soufre inférieur à 3,5 % pouvait être utilisé, le capitaine, garant de la protection de l'environnement et de la sûreté, était tenu personnellement de connaître, sans pouvoir évoquer son ignorance de la loi, et de faire respecter les règles relatives à la pollution par les rejets des navires, et devait s'assurer de la conformité à la législation du combustible utilisé ; qu'elle a ajouté qu'avait été fait usage du système de nettoyage des gaz d'échappement, permettant de diminuer le taux de soufre démontrait sa connaissance de ce qu'il était nécessaire d'abaisser dans les eaux territoriales françaises le taux de soufre du carburant utilisé par le navire dont la teneur en soufre était de 1,75 % en masse ; qu'enfin, elle a précisé qu'un combustible avec un taux de soufre > 1,50 % est plus onéreux qu'un combustible avec un taux de soufre inférieur à 1,50 % ; qu'en se déterminant par de tels motifs, impropres à établir que le capitaine aurait commis une faute caractérisée exposant l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer, la cour d'appel a violé les articles L. 218-19, II, du code de l'environnement et 121-3 du code pénal. »

Réponse de la Cour

14. Pour confirmer le jugement, l'arrêt attaqué, après avoir rappelé que le navire avait navigué de [Localité 1] à [Localité 4] avec un combustible dont la teneur en soufre s'élevait à 1,68 %, supérieur au seuil de 1,50 % défini au II de l'article L. 218-2 du code de l'environnement, énonce qu'aux termes de l'article 121-3 du code pénal, repris au dernier alinéa de l'article L. 218-19 du code de l'environnement, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

15. Les juges ajoutent que, lors d'une audition par les enquêteurs, M. [O] a admis être informé de l'obligation d'utiliser un combustible présentant un taux de soufre inférieur à 1,50 %, tout en considérant que le carburant utilisé était conforme aux exigences de la compagnie et du système International safety management (ISM) basé sur des lois internationales et les lois et accords concernant les eaux territoriales du pays de destination, dans la mesure où l'utilisation du système de nettoyage des gaz d'échappement (EGCS) devait permettre de remplir les critères requis.

16. Ils relèvent qu'il n'est pas contesté que le bon de soutage découvert à bord du navire, concernant le carburant chargé à [Localité 1] et utilisé lors du contrôle, indiquait une teneur en soufre de 1,75 % en masse.

17. Ils soulignent que les éléments produits par la défense et l'audition d'un témoin à l'audience établissent que les décisions d'approvisionnement en carburant sont prises par un service spécialisé de la compagnie basé à [Localité 3] qui détermine quel navire va s'approvisionner avec quel type de fioul, en quelle quantité et dans quel port, en fonction notamment des disponibilités dans les futures escales, des prix variables d'un port à l'autre, du nombre de miles nautiques à parcourir et des législations environnementales applicables dans les ports concernés.

18. Ils retiennent que, s'il est concevable que des règles générales concernant les décisions d'approvisionnement en carburant soient prises par un service spécialisé de la compagnie, afin notamment de mettre en place une organisation optimisée et d'obtenir à grande échelle les prix les plus favorables, il n'en demeure pas moins que M. [O] a convenu, en cours de procédure et lors de l'audience, qu'à l'occasion de chacun des trajets du navire, le choix du carburant est fait sur le navire par le premier officier de navigation, le chef mécanicien et l'officier chargé de la conformité environnementale, en fonction certes des instructions ISM émanant de la compagnie, mais qu'in fine ce choix lui est soumis pour validation.

19. Les juges précisent que l'audition par les premiers juges du représentant du centre de sécurité des navires PACA-Corse a confirmé que le capitaine peut à tout moment intervenir sur le combustible à consommer et que si les données ISM établies par la société [2] faisaient état de ce que dans les eaux territoriales françaises, un fioul avec un taux de soufre inférieur à 3,50 % pouvait être utilisé, cet argument ne peut être retenu comme exonératoire de responsabilité, alors que le capitaine, garant de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté, est tenu personnellement, à ce titre, de connaître et faire respecter, sans pouvoir évoquer son ignorance de la loi, les règles relatives à la pollution par les rejets des navires, et doit s'assurer de la conformité du combustible utilisé à la législation applicable.

20. Ils constatent encore que, tout en soutenant avoir utilisé un carburant conforme aux consignes de la compagnie faisant état de ce que les navires pouvaient circuler dans les eaux territoriales françaises avec un fioul avec un taux de soufre inférieur à 3,50 %, M. [O] a cependant déclaré aux enquêteurs avoir fait usage du système de nettoyage des gaz d'échappement, qui a pour objet de diminuer le taux de soufre, dès l'entrée sur les eaux territoriales françaises ou au moins sur une partie de celles-ci, et pas seulement lors de son arrivée à quai à [Localité 4], ce qui démontre bien qu'il avait connaissance de la nécessité d'abaisser en ces lieux le taux de soufre du carburant utilisé.

21. C'est à tort que la cour d'appel s'est référée, s'agissant de l'élément moral de l'infraction, à l'article L. 218-19 du code de l'environnement.

22. En effet, cet article, d'une part, n'est pas visé dans la prévention, d'autre part, concerne l'infraction distincte de pollution involontaire des eaux marines par rejet des navires, enfin, précise que son élément moral réside dans une faute d'imprudence, de négligence ou d'inobservation des lois et règlements, dût-elle, lorsque la personne poursuivie n'a pas causé directement le dommage, revêtir l'un des caractères particuliers de gravité définis dans son IV.

23. Or, l'article L. 218-15 du même code, qui incrimine la pollution de l'air commise par un navire et constitue le fondement des poursuites, ne comporte pas une telle précision quant à son élément moral, de sorte qu'il s'agit d'une infraction intentionnelle par application du premier alinéa de l'article 121-3 du code pénal.

24. Cependant, l'arrêt n'encourt pas la censure.

25. En effet, il résulte des autres énonciations de l'arrêt rappelées aux paragraphes 15, 16, 18 et 20 que c'est en connaissance de cause que le prévenu a méconnu l'obligation d'utiliser un combustible présentant un taux de soufre inférieur à 1,50 %.

26. Ainsi, le moyen, devenu inopérant en sa sixième branche, doit être écarté.

27. Par ailleurs, l'arrêt est régulier en la forme.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

REJETTE les pourvois ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre criminelle, et prononcé par le président le six décembre deux mille vingt-deux.

Le Rapporteur Le Président
Le Greffier de chambre