

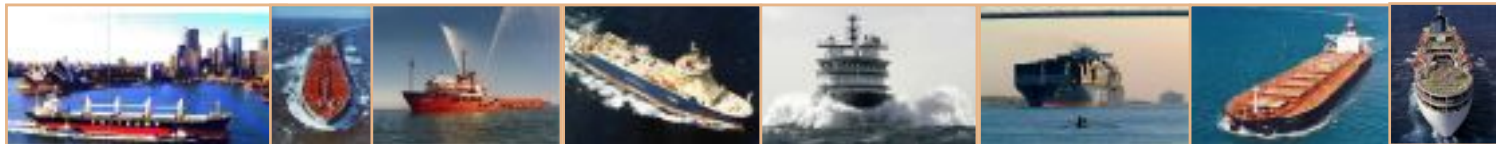
# Gazette de la Chambre



**Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris**  
 Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier  
 Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 23 - Automne 2010



*"Audiatur et altera pars"*

## L'arrêt "ERIKA"

### Quelques raisons de douter

Editorial par P. Delebecque  
 Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Le 30 mars dernier, la 11<sup>ème</sup> chambre des appels correctionnels de la Cour d'appel de Paris a rendu sa décision dans la catastrophe de l' « Erika ». L'arrêt, particulièrement long (près de 486 pages) et largement motivé, est d'une grande richesse, ce qui ne veut pas dire que toutes ses analyses soient convaincantes. Au-delà de la question de la compatibilité de la loi interne française réprimant la pollution marine avec la Convention Marpol, au-delà de la consécration du préjudice écologique défini comme une « atteinte aux actifs environnementaux non marchands, réparable par équivalent monétaire » et plus précisément comme toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir notamment à l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussion sur un intérêt humain particulier, mais qui affecte un intérêt collectif légitime », au-delà de la portée relative des transactions conclues entre le FIPOL et les victimes indemnisées, au-delà de l'appréciation « in concreto » de la faute personnelle inexcusable du « propriétaire ultime » du navire, au-delà des questions de savoir si une société de classification jouit d'une parfaite indépendance et bénéficie en conséquence de la canalisation de responsabilité organisée par la Convention sur la responsabilité en cas de dommages par hydrocarbures (CLC), de savoir si le gestionnaire technique du navire est une personne qui s'acquitte de services pour le navire et de savoir si les mandataires de ces personnes sont ou non protégés par la Convention, permettons nous de revenir sur les deux questions suivantes.

La première tient à l'octroi d'une immunité de juridiction au profit de la société de classification du navire, dans la mesure où, selon les juges parisiens, par l'établissement de « certificats statutaires » dûment distingués des « certificats de classe » qui sont de simples actes de commerce, celle-ci participe à la sécurité de la navigation et contribue ainsi à l'exécution d'une mission de service public. La délivrance de tels certificats ne se réduit pas à de simples actes de gestion et encore moins à des actes purement techniques. C'est, est-il observé, un acte de puissance publique, puisqu'un navire « qui n'en est pas titulaire ne peut naviguer ». Dont acte, si l'on ose dire. On connaissait l'innavigabilité nautique et l'innavigabilité commerciale, on connaîtra désormais l'innavigabilité juridique. La notion, avant d'être définitivement consacrée, appellerait d'autres précisions.

Il reste que l'immunité de juridiction dont bénéficie la société de classification n'est pas absolue et qu'il est possible de la perdre en cas de renonciation, expresse ou même tacite. En l'espèce, cette renonciation est déduite du comportement de l'intéressée et plus précisément de ce que cette dernière s'était abstenue d'invoquer son privilège tant dans l'instance pénale en France que dans une instance civile en Italie où une action déclaratoire en non responsabilité avait été intentée. Le fait de participer en qualité de personne morale mise en examen à l'information qui a débouché sur un renvoi devant le tribunal traduirait donc une renonciation (rappr. Convention des N.U. sur les immunités des Etats, art. 8, non ratifiée par la France, mais ayant une valeur coutumière). La cour va même jusqu'à considérer que le changement d'attitude procédurale de la société de classification est une preuve de déloyauté et doit être sanctionné par une déchéance. Ce changement, est-il observé, constitue « une violation de la loyauté des débats et du principe de l'estoppel selon lequel une partie ne peut se contredire au détriment d'autrui ». Affirmation sans doute excessive, si l'on veut bien admettre que la théorie de l'estoppel n'est pas véritablement admise par le droit français contrairement à l'exigence de bonne foi au demeurant largement suffisante pour réprimer les comportements incohérents.

*L'arrêt "ERIKA" : quelques raisons de douter (Suite page 2).*

### *L'arrêt "ERIKA" : quelques raisons de douter (Suite et fin).*

La seconde question posée par l'arrêt du 30 mars 2010 est beaucoup plus préoccupante. Elle a trait à la reconnaissance d'un nouveau concept, celui d' « affréteur effectif ». Là encore, on connaissait le transporteur de fait (en droit aérien) ou même le transporteur substitué (cf. Règles de Hambourg).

On connaîtra demain (cf. Règles de Rotterdam) la partie exécutante maritime. Voici désormais l' « actual charterer ». En l'espèce, Total Transportation Corp. était l'affréteur de l' « Erika » et Total SA n'était que la société mère au-dessus de l'opération. Total SA n'avait conclu aucun contrat avec le fréteur du navire (Selmont), ni même avec le gestionnaire (Panship).

Pouvait-on occulter cette situation et qualifier Total SA d'affréteur effectif, alors que si la CLC parle de « tout affréteur » en visant les différents types d'affrètement, T/C, V/C ou même coque-nue, elle n'a sans doute pas envisagé l'affréteur de fait, pas plus du reste qu'un autre texte ne l'a fait.

Le concept se comprend peut-être au regard de certaines considérations tirées de l'espèce, mais il n'est pas certain qu'il ait sa place dans un domaine où les règles contractuelles sont essentielles. La cour de Paris ne s'en explique pas véritablement, si ce n'est en puisant son inspiration dans le droit de l'environnement.

Les articles L. 218-10 et s. du code de l'environnement répriment en effet la pollution par imprudence des eaux territoriales résultant de la ruine d'un navire et de sa rupture en ZEE et l'omission de prendre les mesures nécessaires pour en maîtriser les effets et précisent que l'infraction peut être imputée non seulement au propriétaire du navire ou à son exploitant, mais aussi à celui qui exerce un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire (art. L. 218-18), et donc, selon la cour, à Total SA.

Les juges croient utile d'ajouter que contrôler la marche d'un navire, c'est vérifier, examiner, censurer cette marche, mais ce n'est pas en assurer la direction. C'est vérifier le soin et la diligence avec lesquels la cargaison est transportée, la capacité du navire et de l'équipage, autant de tâches qu'il appartenait à Total SA d'accomplir. D'où sa qualité d'affréteur de fait, mais cette fois au regard de la CLC. Curieux raisonnement qui permet sans doute à Total SA d'entrer, au regard de sa qualité d'affréteur, fût-ce de fait, sous la protection de la CLC, sauf à retenir contre elle une faute personnelle inexcusable (conclusion à laquelle il était difficile d'arriver, puisque le dirigeant de Total en charge de l'opération n'avait pas affrété le navire avec conscience de la survenance probable d'une marée noire), mais qu'il est difficile de partager : comment peut-on parler d'affréteur de fait dans un droit où les qualifications sont, par essence, contractuelles ?

Une chose est l'impératif de répression du droit pénal, autre chose sont les catégories du droit civil et son objectif d'indemnisation. L'autonomie du droit pénal doit être respectée et son corollaire, le principe de la personnalité des peines, n'a rien à faire en dehors de la sphère pénale.

Si l'on commence à transposer des concepts conçus pour la matière pénale dans la matière civile et contractuelle, on s'expose aux plus grandes confusions. Un droit flexible, comme le souhaitait le doyen Carbonnier, n'est pas un droit sans rigueur.

