



FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR16/3/2/1	
Original: ANGLAIS	30 mars 2016	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES20	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC66	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA12	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

Prestige – Arrêt de la Cour suprême espagnole

Soumis par l'International Group of P&I Associations

Résumé:

La Cour suprême espagnole s'est prononcée sur le pourvoi formé contre la décision prise par le tribunal de première instance dans le cadre de la procédure pénale concernant le sinistre en objet. La Cour a annulé l'acquittement du capitaine, qui avait été exonéré de toute responsabilité pénale pour les dommages causés à l'environnement. Cet arrêt est préoccupant à divers titres, comme expliqué dans le présent document, en raison notamment:

- i) de l'effet négatif que ce genre d'arrêt a sur le moral des gens de mer ainsi que sur le pouvoir d'attraction de la profession de marin sur les jeunes et sur leur recrutement; et
- ii) des conclusions de la Cour suprême, selon lesquelles la responsabilité du London Club est directement engagée non seulement en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) mais également à hauteur de la couverture fournie par les Clubs de l'International Group en ce qui concerne les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Mesure à prendre:

Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis.

1 Introduction

- 1.1 La Cour suprême espagnole s'est prononcée sur le pourvoi formé contre la décision prise par le tribunal de première instance dans le cadre de la procédure pénale concernant le sinistre en objet.
- 1.2 Révoquant la décision du tribunal de première instance, la Cour suprême a décidé que le capitaine Mangouras s'était rendu coupable de témérité ayant entraîné des dommages à l'environnement. Cette décision repose sur des conclusions factuelles qui sont, à divers titres, contraires à celles auxquelles a abouti le tribunal de première instance, lequel avait acquitté le capitaine du délit que la Cour retient.
- 1.3 Ayant conclu à la responsabilité pénale du capitaine, la Cour suprême a imposé la responsabilité civile pour pollution au capitaine, aux propriétaires, à leur Club P&I et au Fonds de 1992.
- 1.4 Comme indiqué dans le présent document, d'autres procédures en recours sont à prévoir. En plus des implications immédiates pour les parties en cause, l'arrêt est source de diverses préoccupations plus larges. L'International Group of P&I Associations (l'International Group) étudie actuellement l'arrêt, mais est très préoccupé pour ce qui est de la viabilité future du régime d'indemnisation dans son ensemble et par les pressions qu'auront à subir les assureurs (et leurs réassureurs) par suite de cet arrêt.

2 Rappel des faits: jugement du tribunal de première instance

- 2.1 Le tribunal de première instance, l'Audiencia Provincial de la Corogne, a tenu, dans le cadre de l'action au pénal, une procédure orale qui a duré neuf mois, de novembre 2012 à juillet 2013. Son jugement a été rendu le 13 novembre 2013. Le tribunal a estimé que le capitaine et les autres défendeurs n'étaient pas pénalement responsables des dommages causés à l'environnement. Le capitaine a été condamné pour avoir désobéi aux autorités espagnoles pendant la crise, mais le tribunal a estimé que cette désobéissance n'était pas la cause de la pollution.
- 2.2 Le fondement de la décision du tribunal et le contexte dans laquelle elle a été prise ont été résumés dans une note du Secrétariat datée du 1er avril 2014 (document [IOPC/MAY14/3/3](#), paragraphe 4.3.3.) Le tribunal a entre autres estimé que la défaillance structurelle du navire n'était pas visible et que rien ne prouvait que le capitaine ou l'équipage aurait pu en avoir connaissance.
- 2.3 En ce qui concerne les dommages nés du sinistre, le tribunal pénal a estimé qu'il ne pouvait déclarer la responsabilité civile que comme résultant d'une infraction pénale. Les défendeurs ayant été exonérés de toute responsabilité pénale pour les dommages causés à l'environnement et la désobéissance du capitaine n'étant pas la cause des dommages, le tribunal ne pouvait pas octroyer d'indemnités aux demandeurs. Les demandes d'indemnisation devaient donc être présentées devant les tribunaux civils.

3 Arrêt de la Cour suprême

- 3.1 La Cour suprême a tenu, le 29 septembre 2015, une audience qui a duré moins d'une journée. Aucun des défendeurs ni autre témoin n'a été entendu et seules de brèves communications orales ont été autorisées. L'arrêt de la Cour, daté du 14 janvier 2016, a été publié le 26 janvier 2016.
- 3.2 Dans son arrêt, la Cour suprême a exposé les règles de procédure juridique espagnole qui l'obligent, lorsqu'elle traite de verdict d'acquiescement, à respecter les conclusions factuelles du tribunal de première instance et qui restreignent les motifs du pourvoi à des points de droit. La Cour a ensuite procédé à des constatations factuelles qui, à divers titres, s'écartent de celles du tribunal de première instance, voire lui sont directement opposées. En s'appuyant sur ces nouvelles constatations, la Cour suprême a estimé que:
- en entreprenant la traversée en cause, le capitaine a commis un délit de témérité contre l'environnement;
 - le sinistre a été causé par la faute du capitaine, laquelle prive ce dernier de l'immunité en matière de responsabilité civile que lui accorde la CLC de 1992;
 - les propriétaires encourent la responsabilité civile subsidiaire du fait du délit commis par le capitaine;
 - le sinistre a été causé par la faute des propriétaires, laquelle les prive du droit que leur octroie la CLC de 1992 de limiter leur responsabilité au titre des dommages par pollution;
 - le London Club est directement responsable, non seulement en vertu de la CLC de 1992 mais également d'autres textes législatifs, à hauteur du plafond de la couverture d'assurance, à savoir US\$1 milliard, indépendamment du principe 'payer pour être payé', qu'il a appliqué de manière incohérente en versant au tribunal le fonds de limitation prévu par la CLC de 1992.
- 3.3 Pour conclure que le capitaine avait commis un délit de témérité contre l'environnement, la Cour suprême s'est appuyée sur de nouvelles constatations concernant:
- les facteurs qui, à son avis, font qu'il était imprudent ou risqué d'entreprendre la traversée;
 - les facteurs qui, à son avis, justifient la critique à l'égard de la manière dont le capitaine a géré le sinistre une fois la défaillance structurelle survenue;

- le rôle d'agent causal qu'à son avis, ces facteurs peuvent avoir joué en contribuant au sinistre ou en l'aggravant, ou bien en nuisant à la capacité du capitaine de réagir audit sinistre;
- la connaissance de ces points à imputer au capitaine et/ou aux propriétaires;
- la culpabilité qui leur revient compte tenu de cette connaissance.

- 3.4 La Cour suprême a déclaré que 'toutes les parties concluent que [le capitaine] a commis un délit par imprudence contre l'environnement, pour avoir réalisé la traversée dans les conditions dans lesquelles il l'a fait'. On ne voit pas clairement sur quelle base la Cour suprême s'est appuyée pour faire cette déclaration, étant donné que ce point de vue n'était partagé ni par le capitaine, ni par les propriétaires, ni par le tribunal de première instance, ni par les experts, dont les témoignages avaient été acceptés. Même si elle ne le déclare pas expressément, la Cour suprême a peut-être cherché à dire que toutes les parties à l'accusation ont formulé une allégation dans ce sens. Mais si c'est le cas, on ne comprend pas bien la pertinence que la Cour voit dans cette approche, alors qu'une telle allégation avait été rejetée par le tribunal de première instance pour manque de preuves.
- 3.5 Pour révoquer la décision acquittant le capitaine de ce chef d'inculpation, la Cour suprême s'est fondée sur une théorie selon laquelle le navire était surchargé pendant la navigation. Une allégation dans ce sens a été contestée lors du procès comme découlant d'une application incorrecte des règles sur les lignes de charge car n'étaient pas pris en compte les différences de densité de l'eau dans les différentes zones que le navire a traversées après avoir pris son chargement en mer Baltique. Les rapports d'enquête officiels ne mettaient pas en question les calculs du tirant d'eau effectués par le capitaine ni ne laissaient entendre que le navire aurait été en surcharge. La pièce du dossier sur laquelle reposait cette théorie était un point de vue avancé dans un des rapports d'experts soumis lors du procès. Dans son jugement, le tribunal de première instance relevait que ce point de vue n'était soutenu par aucune pièce justificative et concluait qu'il s'agissait d'une simple théorie. La Cour suprême a cité une section antérieure du jugement du tribunal de première instance, où il est fait référence à cette allégation et où, à première lecture, il pourrait sembler que cette dernière avait été acceptée; or il ressort clairement de passages ultérieurs dans le jugement du tribunal de première instance que celui-ci l'a rejetée comme constituant une théorie sans fondement.
- 3.6 La Cour suprême a critiqué la décision du capitaine d'ordonner l'évacuation de l'équipage du navire en demandant le sauvetage aérien en mer, qui n'a laissé à bord que le capitaine lui-même et deux autres officiers. Tout en reconnaissant qu'il 'est possible que l'évacuation ait été appropriée' pour sauver des vies humaines, la Cour note que le navire s'est retrouvé par conséquent pourvu d'effectifs insuffisants pour actionner le système de remorquage d'urgence en poupe. Le tribunal de première instance a estimé que les mesures prises par le capitaine étaient tout à fait correctes.
- 3.7 La Cour suprême a abouti à diverses autres conclusions, qui semblent incompatibles avec l'appréciation des pièces du dossier à laquelle le tribunal de première instance avait procédé. Comme expliqué ci-après, son arrêt est encore susceptible de recours.

4 Implications de l'arrêt

- 4.1 Plusieurs éléments de l'arrêt de la Cour suprême ne laissent pas d'être préoccupants. En dehors de celles visant l'équipage et le capitaine Mangouras en particulier, diverses implications plus étendues semblent avoir une incidence sur le régime d'indemnisation.

Procédure pénale

- 4.2 En 2014, comme suite au jugement du tribunal de première instance, l'Administrateur a fait valoir que la procédure avait montré qu'un tribunal pénal n'était pas l'instance appropriée pour traiter d'indemnités en cas de pollution par les hydrocarbures (document [IOPC/MAY14/10/1](#), paragraphe 3.4.18). L'International Group partage ce point de vue, qu'il estime être valable aussi bien lorsque les défendeurs sont acquittés que lorsqu'ils sont condamnés. Dans le premier cas, le tribunal pénal n'est pas en mesure d'accorder des indemnités, ce qui mécontente de nombreuses parties ayant présenté des créances et,

dans l'autre cas, il n'est pas toujours facile d'être sûr qu'un verdict de culpabilité n'a pas été influencé par le souci d'éviter ce genre de mécontentement.

- 4.3 Bien entendu, il est encore plus difficile de ressentir cette certitude si une condamnation repose sur une vision des faits qui est contraire à celle du tribunal d'instruction et si elle repose sur des motifs que les personnes connaissant bien la navigation maritime soit estiment infondés, soit trouvent difficiles à comprendre.
- 4.4 Comme l'Administrateur l'a déjà dit, il n'y a pas lieu de faire dépendre les indemnisations d'une condamnation au pénal, étant donné que les Conventions de 1992 prévoient la responsabilité objective pour les dommages par pollution, indépendamment de la faute. Le régime international fonctionne mieux si ce sont des tribunaux civils qui traitent des demandes d'indemnisation.
- 4.5 La condamnation du capitaine par la Cour suprême semble créer un précédent en imposant une responsabilité pénale à des gens de mer dans des circonstances où ils n'ont fait que s'acquitter de leur travail. La Cour suprême a reproché au capitaine Mangouras d'avoir entrepris la traversée malgré l'âge du navire et bien que celui-ci n'ait pas satisfait aux critères d'affrètement de deux compagnies pétrolières. Ce genre de critères varie d'une compagnie à l'autre, et d'autres exploitants importants avaient plus récemment approuvé l'utilisation de ce navire. Dans la mesure où celui-ci commerçait légalement, avait tous les certificats voulus et, de l'avis du tribunal de première instance, n'offrait pas de raison visible pour que l'on doute de sa navigabilité, il semble peu réaliste de laisser entendre que le capitaine n'aurait pas dû prendre la mer, et encore moins qu'il avait fait preuve d'une témérité criminelle en le faisant. On peut formuler des observations semblables quant aux critiques à l'égard de sa réaction face au sinistre, que les experts appelés à témoigner ainsi que le tribunal se sont entendus à reconnaître comme ayant été tout à fait professionnelle.
- 4.6 Une fois le capitaine jugé pénalement responsable des dommages causés à l'environnement, la Cour suprême a décidé que diverses peines devaient lui être infligées, dont un emprisonnement de deux ans. La Cour n'a pas fait référence à l'article 230 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui prévoit que:

'Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans la mer territoriale, sauf s'il s'agit d'un acte délibéré et grave de pollution.' (Article 230.2)

- 4.7 La Cour suprême a certes condamné le capitaine pour témérité, mais il n'a pas pour autant été conclu qu'il avait commis un acte délibéré de pollution. L'Espagne est partie à la Convention sur le droit de la mer et on ne voit pas clairement à quel titre une peine de prison a été infligée.

Responsabilité civile

- 4.8 En 2005, à la suite de la décision prise par le tribunal d'instruction de Corcubión de renvoyer au pénal les demandes d'indemnisation ainsi que les inculpations, l'Administrateur du Fonds de 1992 à l'époque a dit craindre que cette décision ne soit pas conforme à la CLC de 1992. Il a fait observer que cette décision ne semblait respecter ni l'immunité de juridiction dont bénéficiait le capitaine (en vertu des dispositions de canalisation) ni l'exclusion de toute responsabilité du propriétaire autrement que conformément à la CLC de 1992. Ces préoccupations ont été reprises par plusieurs délégations à la 29^{ème} session du Comité exécutif du Fonds de 1992 ([92FUND/EXC.29/6](#), paragraphes 3.2.28 à 3.2.35).
- 4.9 Le jugement prononcé par le tribunal de première instance en novembre 2013 a fait que ces craintes ne se sont pas matérialisées à ce stade-là. Mais la décision de la Cour suprême les ramène désormais au premier plan, et la vision que la Cour a des Conventions a beaucoup en commun avec celle adoptée par la Cour suprême du Venezuela dans le cadre du sinistre du *Nissos Amorgos*, à cela près que, dans le cas présent, c'est la CLC de 1992 qui s'applique, avec son critère plus rigoureux relatif à la conduite excluant la limitation de responsabilité et ses dispositions de canalisation plus étendues.

- 4.10 La Cour semble avoir interprété ce critère à la lumière du droit pénal espagnol et elle a également fait référence à la directive de l'Union européenne de 2005 relative à l'introduction de sanctions pénales en cas de pollution causée par les navires. La Cour a relevé que cette directive prévoit que la pollution due à une 'négligence grave' entraîne une responsabilité pénale et elle semblerait avoir considéré qu'une telle conduite suffit à exclure l'immunité prévue par la CLC de 1992 ou le droit à la limitation de responsabilité. Ce raisonnement semble prêter à controverse à plusieurs égards.
- 4.11 Les implications qu'aura l'arrêt pour les assureurs et pour le fonctionnement même du régime d'indemnisation sont bien entendu préoccupantes. S'agissant de l'affaire du *Prestige* proprement dite, la décision prononcée contre le London Club ne devrait pas être exécutoire au Royaume-Uni, car la Haute Cour anglaise a déjà décidé, lors de procédures auxquelles tant l'Espagne que la France ont participé, que toute demande formée contre le Club en dehors du champ d'application de la CLC de 1992 ne pouvait l'être que conformément aux règles du Club, lesquelles prévoient un arbitrage à Londres et sont assujetties au principe 'payer pour être payé'. La décision de la Cour suprême espagnole n'en reste pas moins un précédent fâcheux qui risque de compromettre gravement le régime d'indemnisation si une suite lui est donnée à l'avenir. Les implications potentielles sont à l'étude et feront peut-être l'objet d'observations ultérieures.

5 Autres procédures en recours

- 5.1 Dans son arrêt, la Cour a estimé que ses conclusions représentaient une analyse juridique des faits établis par le tribunal de première instance qui lui était permise. On prévoit maintenant que des procédures en recours seront engagées au motif que la Cour a, bien au contraire, outrepassé ses pouvoirs en procédant à une réévaluation de grande envergure des faits de l'affaire, en substituant sa propre vision des faits à l'appréciation des preuves effectuée par le tribunal de première instance et en révoquant l'acquiescement du capitaine sans entendre de nouveau sa déposition.
- 5.2 En application des règles de procédure espagnoles, une requête a été présentée par le capitaine à la Cour suprême pour qu'elle reconsidère cette décision. En fonction du résultat de cette requête, la Cour constitutionnelle espagnole sera peut-être saisie d'autres procédures en recours et, si nécessaire, par la suite, la Cour européenne des droits de l'homme pourra l'être aussi (en vertu des dispositions de la Convention européenne des droits de l'homme concernant le droit à un procès équitable et d'autres dispositions de cette Convention).
- 5.3 Si les procédures en recours aboutissent et si la condamnation du capitaine par la Cour suprême comme coupable d'un délit de témérité contre l'environnement est annulée, il est entendu que les responsabilités civiles découlant de cette condamnation seront également annulées.

6 Mesure à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.
