



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 12364

Texte de la question

M. Gilles Lurton appelle l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la sécurité maritime. La Cour de cassation a confirmé le 25 septembre 2012 la condamnation de Total dans l'affaire du naufrage de l'Erika. Elle envoie ainsi un message clair : les responsables doivent répondre pénalement en cas de pollution. Cependant, les travaux du Grenelle de la mer ont mis en évidence la vulnérabilité de la France, deuxième façade maritime du monde, derrière les États-unis, avec un trafic maritime de produits polluants en augmentation sur le rail d'Ouessant. 90 % du trafic mondial des marchandises passent par la mer, et les super-pétroliers renferment un demi-million de mètres cubes de brut. Les accidents peuvent se transformer en catastrophes. Pour éviter de nouveaux drames, il faut veiller à la stricte application des mesures de sécurité maritime avec les paquets Erika, notamment le paquet Erika III adopté en 2009 par l'Union européenne. C'est pourquoi il lui demande quelles décisions le Gouvernement entend prendre pour réformer le droit maritime permettant aux États victimes d'avoir la compétence pour poursuivre les responsables d'une marée noire ou d'un préjudice environnemental.

Texte de la réponse

Au regard du droit international, la compétence d'un État pour poursuivre les responsables d'une pollution marine découle des dispositions de la convention du droit de la mer, notamment ses articles 211, 220 et 228. Il résulte de ces dispositions qu'un État a en toutes circonstances la faculté de poursuivre les auteurs d'un rejet dans sa zone économique exclusive lorsque ceux-ci ont occasionné un dommage grave de pollution. Dans le droit français, les articles 706-107 à 706-111 du code de procédure pénale prévoient la compétence des juridictions françaises pénale en matière de pollution maritime. Par ailleurs, les articles L. 218-10 à L. 218-24 du code de l'environnement établissent les infractions de pollution du milieu marin par les navires ; ces dernières dispositions, issues dans leur forme actuelle de la loi n° 2008-757 du 1er août 2008, reflètent notamment les exigences de la directive communautaire 2005/35, qui ont été élaborées en vue d'être conforme aux exigences du droit de la mer et de la convention MARPOL. L'arrêt de la Cour de cassation rendu le 25 septembre 2012 dans l'affaire Erika a illustré la faculté pour l'État côtier d'exercer sa juridiction sur un cas de pollution grave survenu dans la zone économique exclusive (ZEE), en l'occurrence, sur la base de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, réprimant la pollution par les navires, qui était applicable à l'époque des faits. En matière de responsabilité civile, s'agissant des pollutions par hydrocarbure, la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, prévoit que lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ainsi que dans la zone économique, d'un État contractant, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de cet État.

Données clés

Auteur : [M. Gilles Lurton](#)

Circonscription : Ille-et-Vilaine (7^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12364

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [4 décembre 2012](#), page 7082

Réponse publiée au JO le : [8 avril 2014](#), page 3198