EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS
COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME

CINQUIÈME SECTION

DÉCISION

Requêtes nos 11104/23 et 15420/23
Evans HOYT contre la France
et CARNIVAL PLC contre la France

La Cour européenne des droits de l'homme (cinquième section), siégeant le 26 septembre 2024 en un comité composé de :

Lado Chanturia*, président*,
Mattias Guyomar,
Stéphane Pisani*, juges*,

et de Martina Keller, *greffière adjointe de section*,

Vu :

les requêtes dirigées contre la République française et dont la Cour a été saisie en vertu de l'article 34 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (« la Convention »), par les requérants dont les noms et renseignements figurent dans le tableau joint en annexe (« les requérants »), aux dates qui y sont indiquées,

Après en avoir délibéré, rend la décision suivante :

OBJET DE L'AFFAIRE

1. Les présentes requêtes concernent une procédure ayant abouti à la condamnation pénale du requérant – capitaine d'un navire de croisière appartenant à la société requérante (« le navire ») – pour le délit de pollution atmosphérique maritime. Les requérants soulèvent différents griefs liés à cette procédure.

2. Le 29 mars 2018, à l'arrivée du navire de Barcelone à Marseille, le centre de sécurité des navires effectua un contrôle du combustible. Le contrôle démontra que la teneur en soufre du combustible était de 1,68 %, alors que, selon l'article L. 218-2 du code de l'environnement (« C. env. »), elle ne devait pas dépasser 1,50 %. Les inspecteurs constatèrent également qu'un système de nettoyage des gaz d'échappement (« EGCS ») avait été enclenché sans déclaration préalable de la capitainerie, lorsque le navire était à quai.

3. Au cours de l'enquête qui s'ensuivit, le requérant soutint que, selon les consignes de sa compagnie, il n'avait pas à utiliser un combustible avec une teneur en soufre inférieure à 1,50 %. Il dit également être informé de l'obligation d'utiliser un tel combustible, mais, d'une part, le carburant avec la teneur en soufre de 1,68 % était conforme au système ISM (international safety management) de sa compagnie, et, d'autre part, EGCS qu'il avait enclenché permettait d'abaisser le soufre à 0,10 %. Le requérant reconnut que ce système n'avait pas été en fonction pendant une partie du voyage et ne l'avait pas toujours été dans les eaux territoriales françaises.

4. À l'issue de l'enquête, le requérant fut cité devant le tribunal correctionnel de Marseille 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. 218-2 et L. 218-15 du C. env. La société requérante fut appelée en cause en sa qualité de propriétaire du navire.

5. Le 26 novembre 2018, le tribunal déclara le requérant coupable de l'infraction précitée et le condamna au paiement d'une amende dont 80 % était à supporter par la société requérante. Le tribunal jugea que le requérant qui était, au regard de ses compétences et de sa qualité, maître de décider du combustible à utiliser, ne pouvait valablement soutenir n'avoir commis aucune faute. Il releva que le combustible utilisé par le navire était moins onéreux qu'un combustible avec un taux de soufre inférieur à 1,50 %, ce qui procurait à la société requérante une économie incontestable.

6. Les requérants interjetèrent appel du jugement. À l'audience, le requérant soutint qu'il ne pouvait pas être considéré comme responsable du choix d'un carburant effectué au siège de la société, et que le choix était fait par le premier officier de navigation, le chef mécanicien et l'officier chargé de la conformité environnementale, en fonction des instructions émanant de sa compagnie, et qu'il validait ce choix lorsqu'il était conforme aux instructions ISM.

7. Le 12 novembre 2019, la cour d'appel d'Aix-en-Provence relaxa le requérant, retenant l'absence de l'élément intentionnel. Elle considéra que les données ISM établies par la société requérante mentionnaient bien la possibilité d'utiliser sur le trajet Barcelone-Marseille un carburant présentant un taux maximum en soufre de 3,50 % mais de 0,1 % dans les ports, alors que le même document indiquait la nécessité d'utiliser un carburant présentant un taux de soufre inférieur à 1,50 % pour rejoindre un port italien. Elle conclut que le requérant, qui avait suivi les instructions de sa compagnie, pouvait légitimement penser qu'elles étaient conformes à la réglementation qu'il devait respecter.

8. Le 24 novembre 2020, sur pourvoi du procureur général près la cour d'appel, la Cour de cassation annula l'arrêt et renvoya l'affaire pour réexamen devant la cour d'appel de Rennes. Elle considéra que le capitaine, garant de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement

et de la sûreté, et tenu personnellement à ce titre de connaître et de faire respecter les règles relatives à la pollution par les rejets des navires, devait s'assurer de la conformité à la législation du combustible utilisé.

9. À l'audience d'appel, le requérant, tout en réitérant ses dépositions antérieures (paragraphe 6 ci-dessus), indiqua ne pas pouvoir donner d'explication quant à sa décision d'utiliser le système EGCS à Marseille. Un représentant du centre de sécurité des navires indiqua que le capitaine pouvait à tout moment intervenir sur le combustible à consommer.

10. Par un arrêt du 6 octobre 2021, la cour d'appel de Rennes confirma le jugement du tribunal correctionnel. Sur l'élément intentionnel de l'infraction, elle cita, dans un considérant liminaire, les dispositions de l'article L. 218-19 du C. env., aux termes duquel 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.

11. La cour d'appel considéra que le requérant avait connaissance de la nécessité d'abaisser le taux de soufre dans les eaux territoriales françaises et qu'il pouvait intervenir sur le choix du carburant. Elle conclut qu'en sa qualité de capitaine, 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 requérant avait 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.

12. Les requérants se pourvurent en cassation en se plaignant notamment du fait que l'article L. 218-19 du C. env., réprimant les délits non-intentionnels, n'avait pas été cité à la prévention. Ils ajoutèrent, avec une longue argumentation à l'appui, que même à supposer l'article L. 218-19 applicable, sa méconnaissance n'était pas démontrée et qu'en tout état de cause, le requérant n'avait commis aucune faute, intentionnelle ou non.

13. Par un arrêt du 6 décembre 2022, la Cour de cassation rejeta le pourvoi des requérants, en reprenant les conclusions de l'arrêt d'appel. En réponse au moyen relatif à une requalification des charges en appel, elle releva ce qui suit :

> « 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 (...).

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 (...).

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

25. En effet, il résulte des autres énonciations de l'arrêt (...) 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 %. »

14. Invoquant l'article 6 § 1 de la Convention, les requérants se plaignent, d'une part, de ce que, pour prononcer la condamnation, la cour d'appel de Rennes s'est fondée sur l'article L. 218-19 du C. env., non visé à la prévention, sans leur permettre d'en débattre. D'autre part, ils reprochent à la Cour de cassation, après avoir censuré la référence audit article, d'avoir procédé elle-même à l'appréciation des éléments de preuve relatifs à la caractérisation de l'infraction réprimée par l'article L. 218-15, toujours sans débat contradictoire. Ils invoquent également les articles 6, 7, 8, 13 et 14 de la Convention.

APPRÉCIATION DE LA COUR

15. Eu égard à la similarité de l'objet des requêtes, la Cour juge approprié de les examiner conjointement en une seule décision.

A. Sur le grief tiré de l'article 6 de la Convention, relatif à une requalification des charges

16. La Cour considère que le grief des requérants, se rapportant à une requalification alléguée des charges et au respect du contradictoire, se prête à une analyse sous l'angle de l'article 6 §§ 1 et 3 a) et b) de la Convention.

17. Elle rappelle à cet égard que la nature et la cause de l'accusation doivent être prévisibles pour un accusé, afin qu'il puisse préparer sa défense en conséquence (*Varela Geis c. Espagne*, n° 61005/09, §§ 41-44, 5 mars 2013). Pour les autres principes généraux en la matière, la Cour renvoie à l'arrêt *Leka c. Albanie* (n° 60569/09, §§ 63-67, 5 mars 2024).

18. La Cour relève que l'infraction intentionnelle pour laquelle le requérant était poursuivi est prévue par les articles L. 218-2 et L. 218-15 du code de l'environnement.

19. S'agissant de l'élément moral de cette infraction, qui est contesté par les requérants, la Cour relève qu'un débat contradictoire a eu lieu tant en première instance que devant la cour d'appel d'Aix-en-Provence. Le requérant a préparé sa défense et présenté sa position sur l'absence de sa responsabilité pénale, invoquant son ignorance de l'obligation d'utiliser un carburant avec une teneur en soufre inférieur à 1,50 %, son absence de pouvoir pour choisir le carburant, ainsi que le respect du taux d'émission de

soufre par l'usage du système de nettoyage des gaz d'échappement (paragraphes 3 et 6 ci-dessus).

20. La Cour de cassation a annulé l'arrêt d'appel, en considérant que le capitaine était tenu personnellement de s'assurer de la conformité à la législation du combustible utilisé. Devant la cour d'appel de renvoi, le requérant a, une nouvelle fois, fait valoir son absence de responsabilité (paragraphe 9 ci-dessus). Celle-ci a confirmé le jugement de condamnation, en se fondant également sur l'article L. 218-19 du C. env., non visé à la prévention, qui réprime une infraction non-intentionnelle de rejet en mer de substances polluantes. Pour autant, la Cour ne relève en l'espèce aucune requalification des charges contraire aux exigences de l'article 6 §§ 1 et 3 a) et b) de la Convention.

21. En effet, en premier lieu, les requérants ont pu faire valoir devant la Cour de cassation leurs arguments relatifs à l'absence, dans les agissements du capitaine, d'éléments constitutifs de l'infraction réprimée par l'article L. 218-19. En deuxième lieu, la Cour considère que la référence audit article était sans emport sur la déclaration de culpabilité du requérant confirmée en appel. Elle note en effet (paragraphe 13 ci-dessus) qu'en censurant cette référence, la Cour de cassation a considéré que la condamnation se fondait sur l'article L. 218-15, visé à la prévention, pour en déduire que l'arrêt d'appel n'encourait pas la cassation dès lors que le requérant avait méconnu en connaissance de cause l'obligation d'utiliser un combustible présentant un taux de soufre inférieur à 1,50 % » (voir, *mutatis mutandis*, *Dallos c. Hongrie*, n° 29082/95, §§ 47-53, CEDH 2001-II).

22. La Cour constate enfin, contrairement à ce que soutiennent les requérants, que, pour ce faire, la Cour de cassation s'est fondée sur les éléments de preuve recueillis et analysés par les autorités de poursuite et les juridictions du fond, sans se livrer à une appréciation d'éléments factuels nouveaux.

23. Dans ces conditions, la Cour ne décèle dans la présente espèce aucune apparence de violation du principe du contradictoire et des garanties de l'article 6 § 3 a) et b) de la Convention (voir, *mutatis mutandis*, *Sipavičius c. Lituanie*, n° 49093/99, §§ 27-33, 21 février 2002, et *Leka*, précité, §§ 68-79 ; voir, *a contrario*, *Penev c. Bulgarie*, n° 20494/04, §§ 37-44, 7 janvier 2010, *Pélissier et Sassi c. France* [GC], n° 25444/94, §§ 55-62, CEDH 1999-II, et *Varela Geis*, précité, §§ 45-54).

24. Il s'ensuit que le grief est manifestement mal fondé et qu'il doit être rejeté, en application de l'article 35 §§ 3 a) et 4 de la Convention.

B. Sur les autres griefs

25. Les requérants ont également soulevé d'autres griefs sous l'angle de divers articles de la Convention.

26. La Cour constate, au vu de l'ensemble des éléments en sa possession, que ces griefs ne présentent aucune apparence de violation des droits et libertés conventionnels, et qu'ils doivent être rejetés, en application de l'article 35 §§ 3 a) et 4 de la Convention.

Par ces motifs, la Cour, à l'unanimité,

Décide de joindre les requêtes ;

Déclare les requêtes irrecevables.

Fait en français puis communiqué par écrit le 17 octobre 2024.

Martina Keller Greffière adjointe	Lado Chanturia Président

ANNEXE

Liste des requêtes

No.	Requête Nº	Nom de l'affaire	Introduite le	Requérant Année de naissance Lieu de résidence Nationalité	Représenté par
1.	11104/23	Hoyt c. France	13/02/2023	**Evans HOYT** 1960 Green Cove Springs (États-Unis d'Amérique) américaine	Bertrand COSTE
2.	15420/23	Carnival PLC c. France	27/03/2023	**CARNIVAL PLC** 2000 Southampton (Royaume-Uni) britannique	Bertrand COSTE