



INTERNATIONAL
OIL POLLUTION
COMPENSATION
FUNDS

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

FONDOS INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

PRESTIGE

Original: ESPAGNOL

Document connexe: IOPC/APR15/3/2

Texte intégral de l'arrêt rendu par la Cour suprême le 14 janvier 2016

TRIBUNAL SUPRÊME

Chambre pénale

ARRÊT

Arrêt n° : 865/2015

Date de l'arrêt : 14/01/2016

Rapporteur : Mme Ana María Ferrer García

Deuxième arrêt

POURVOI EN CASSATION N° : 1167/2014

Dispositif : Cassation partielle

Mise au rôle : 29/09/2015

Juridiction d'origine : Audiencia Provincial de La Corogne 1^{re} section

Greffier de la chambre : Mme Sonsoles de la Cuesta y de Quero

Rédigé par : IMS

Prestige. Possibilités de révision des jugements d'acquittement.
Délit par imprudence contre l'environnement : déversement de fioul dans la mer.
Circonstances aggravantes de risque catastrophique et désobéissance. Lien de causalité entre ce dernier et la qualification prévue à l'article 556 du Code pénal espagnol (CP).
Délit d'atteinte aux espaces naturels protégés. Libellé général de l'article 338 CP.
Responsabilité civile : régime établi par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1991 (CLC92).
Responsabilité civile de la personne condamnée en tant que responsable pénal et du propriétaire du navire en tant que responsable civil subsidiaire. Responsabilité de la compagnie d'assurance (contrats P&I). Responsabilité du FIPOI. Critères pour déterminer la responsabilité civile. Dépens : partage des dépens en cas de pluralité de prévenus et de délits ; possibilité de condamner le prévenu acquitté aux dépens correspondants en cas de témérité et de mauvaise foi.

Nº : 1167/2014

***Rapporteur:* Mme Ana María Ferrer García**

***Audience :* 29/09/2015**

***Greffier de la chambre :* Mme Sonsoles de la Cuesta y de Quero**

TRIBUNAL SUPRÊME
Chambre pénale

ARRÊT Nº : 865/2015

MM. :

**Manuel Marchena Gómez
Miguel Colmenero Menéndez de Luarda
Francisco Monterde Ferrer
Andrés Palomo Del Arco
et Mme Ana María Ferrer García**

Au nom du Roi

La Chambre pénale numéro deux du Tribunal Suprême, composée des magistrats dont le nom précède agissant dans l'exercice des pouvoirs juridictionnels que leur confèrent la Constitution et le peuple espagnol, a rendu l'arrêt suivant :

ARRÊT

À Madrid, le quatorze janvier deux mille seize.

Cette chambre, ainsi composée, a été saisie du **pourvoi en cassation** pour violation de la loi, vice de forme et violation des dispositions constitutionnelles, formé par la XUNTA DE GALICE, le PARQUET, APOSTOLOS IOANNIS MANGOURAS, NIKOLAOS ARGYROPOULOS, le CONSEIL GÉNÉRAL DE BRETAGNE, ISIDRO DE LA CAL FRESCO S.L., LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA S.L., CALTRAN SAU, PASTEURIZADOS DEL MAR S.L., PROMOTORA INDUSTRIAL SADENSE S.A., UNIPERSONAL (PROINSA), M. JUAN CIPRIANO FERNÁNDEZ AREVALO, DEPURADORA DE MARISCOS DEL LORBE S.A., l'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE L'ÉTAT, ASOCIACIÓN ECOLOGISTA Y PACIFISTA ARCO IRIS, AMEGROVE SOCIEDAD COOPERATIVA GROVENSE DE MEJILLONES S.A., PATRARCIS S.L., PLATAFORMA CIUDADANA NUNCA MAIS et l'ÉTAT FRANÇAIS, contre le jugement rendu par l'Audiencia Provincial de La Corogne (1^{re} section), ayant prononcé l'acquittement d'Apostolos Ioannis Mangouras, de Nikolaos Argyropoulos et de José Luis López-Sors González des délits contre l'environnement, des délits d'atteinte aux espaces naturels protégés et de destructions et dégradations pour lesquels ils étaient poursuivis, l'acquittement de Nikolaos Argyropoulos du délit de désobéissance et la condamnation d'Apostolos Ioannis Mangouras pour un délit de désobéissance. Mareshipping Inc, représentée par l'avoué Me Luis Martin Jaureguibeitia, le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 (FIPOL 1992), représenté par l'avouée Me Silvia Virtu Bermejo, la mairie de Biscarrose, représentée par l'avoué Me Federico Ortiz Cañavate Levenfeld et José Luis López Sors, représenté par l'avocat de l'État, sont également parties à la procédure. La Xunta de Galice, représentée par l'avoué Me Argimiro Vázquez Guillén ; le prévenu, Apostolos Ioannis Mangouras, représenté par l'avoué Me José Luis Martín Jaureguibeitia ; le prévenu, Nikolaos Argyropoulos, représenté par l'avouée Me Rosa Martínez Serrano ; le Conseil général de Bretagne représenté par l'avoué Me Miguel Torres Alvarez ; les sociétés Isidro de la Cal Fresco S.L., Luso-Hispana de Acuicultura S.L., Caltran Sau,

Pasteurizados del Mar, S.L., représentées par l'avouée Me Almudena Gil Segura ; Promotora Industrial Sadense S.A. Unipersonal (PROINSA), M. Juan Cipriano Fernández Arévalo et Depuradora de Mariscos de Lorbe, S.A., représentés par l'avoué Me Miguel Torres Alvarez ; l'Asociación Ecologista y Pacifista « ARCO IRIS » représentée par l'avoué Me José Andrés Peralta de la Torre ; Amegrove Sociedad Cooperativa Grovense de Mejillones S.A. et Patrarcis S.L., représentées par l'avoué Me Argimiro Vázquez Guillén ; la Plataforma Ciudadana Nunca Mais représentée par l'avoué Me Ignacio Aguilar Fernández ; l'État français représenté par l'avoué Me Federico Ortiz Cañavate Levenfeld ; le parquet et l'Administration publique espagnole représentée par l'avocat de l'État sont également parties. Rapporteur : Mme Ana María Ferrer García.

I. EN FAIT

PREMIÈREMENT. Le tribunal numéro 3 de Corcubión a instruit l'enquête préliminaire 960/2002 engagée contre **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyroupoulos, Ireneo Maloto (faisant défaut) et José Luis López-Sors González** pour des délits contre l'environnement, délits d'atteinte aux espaces naturels protégés et de destructions et dégradations contre **Nikolaos Argyroupoulos** pour un délit de désobéissance et contre **Apostolos Ioannis Mangouras** pour un délit de désobéissance grave envers l'autorité. Une fois la procédure terminée, celui-ci l'a transmise à l'**Audiencia Provincial de La Corogne (1^{re} section)** qui, en date du 13 novembre 2013, a prononcé un jugement mentionnant les **FAITS ÉTABLIS** suivants :

*Il est prouvé et avéré que, le 13 novembre 2002, le navire **PRESTIGE** naviguait au large du cap Finisterre, dans la voie de circulation maritime dénommée Dispositif de séparation du trafic (DST), autorisé à proximité des côtes galiciennes et dans les eaux relevant de la juridiction espagnole, d'après une convention de l'OMI [Organisation maritime internationale (OMI, en anglais IMO), une institution spécialisée des Nations Unies qui encourage la coopération entre les États et l'industrie du transport afin*

d'améliorer la sécurité maritime et de prévenir la pollution marine. De récentes initiatives de l'OMI ont inclus des réformes de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78). Son siège se trouve à Londres, Royaume-Uni]. Le navire **PRESTIGE** est propriété de **LA COMPAGNIE MARITIME GRECQUE UNIVERSE MARITIME LTD**, même si son propriétaire, dans les anciennes données des registres, était la société **MARE SHIPPING, INC. LIBERIA**, alors que son armateur est la compagnie déjà citée **UNIVERSE MARITIME, ATHÈNES**, qui entretenait des relations commerciales et/ou de gestion en Espagne avec la société Finisterre Agencia Marítima SA, et dont la compagnie d'assurance est, seulement depuis le 30 septembre 2002, **THE LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (THE LONDON P&I CLUB)**, représentée en Espagne par Pandi Claims Services Spain. La société Crown Resources entretenait par ailleurs des relations floues avec le navire, au sens où cette première agissait probablement en tant qu'intermédiaire pour acheter les cargaisons et réaliser leur distribution, mais également pour fixer les ports de destination du navire, comme en témoigne un contrat de gestion daté du 6 décembre 2000, entre MARE SHIPPING INC et UNIVERSE MARITIME, selon lequel, l'affrèteur est la société CROWN RESOURCES, également désignée comme affrèteur dans le contrat d'affrètement conclu le 24 mai 2002.

Le Prestige était un pétrolier qui naviguait depuis 26 ans, construit en 1976 au Japon sur le chantier naval de « Hitachi Shipbuilding & Engineering Co. ». Ces principales caractéristiques étaient les suivantes : longueur hors tout de 243,5 mètres, largeur de 34,4 mètres, creux de 18,7 mètres, tirant d'eau moyen de 14,00 mètres, port en lourd de 81 589 tonnes métriques. Battant pavillon des Bahamas, pays dans lequel il était immatriculé sous le numéro de registre 7372141, il disposait d'un certificat délivré par la société **AMERICAN BUREAU OF SHIPPING** (ci-après, **ABS**), société de classification dont le siège est établi à Houston, au Texas. ABS a été fondée en 1862 et, actuellement, c'est l'une des trois entreprises leaders dans son secteur au niveau mondial, avec la société britannique Lloyd's Register et la société norvégienne Det Norske Veritas. La mission d'ABS est de rechercher l'intérêt général et de répondre aux besoins de ses clients en veillant à la sauvegarde de la vie humaine et des propriétés, ainsi qu'à la protection du milieu naturel marin, grâce à l'élaboration et la vérification de normes relatives à la conception, la construction et la

maintenance des navires et plateformes pétrolières). Ce certificat indiquait que ses conditions pour naviguer étaient conformes aux normes exigibles pour ce type de pétrolier à compter, soit de la date du 24 mai 2001, qui figurait initialement sur le certificat, soit de celle modifiée par la signature de E.L. Beche, Inspecteur d'ABS, qui a inscrit la date du 16 août 2001, et ce, jusqu'à la date de fin de validité du certificat, le 31 mars 2006. Celui-ci signale également, d'une part, la délivrance d'un Certificat de gestion de la sécurité datée du 19 juillet 2001 et valable jusqu'au 20 juin 2006, selon lequel, le navire satisfaisait aux prescriptions du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (ci-après, Code ISM), et, de l'autre, qu'il disposait du dispositif obligatoire SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) de remorquage d'urgence à la poupe (partie postérieure d'une embarcation), dûment installé et approuvé par ABS depuis le 26 novembre 1996, et certifié opérationnel lors de la dernière inspection annuelle du navire du 25 mai 2002.

Malgré cela, **Repsol** (entreprise énergétique espagnole, tout particulièrement présente dans le secteur des hydrocarbures et dont le siège social se trouve à Madrid) **avait déclassé le Prestige** depuis 1997 car il était vieux de plus de 20 ans, présentait des irrégularités dans la documentation fournie lors des inspections et ne disposait pas du CAP[Condition Assesment Program (certification de maintenance)], le considérant comme non admissible pour Malaga et La Corogne, compte tenu de sa citerne CBT (Clean Ballast Tank), c'est-à-dire, à ballast propre (le ballast d'une citerne qui, depuis la dernière fois que des hydrocarbures y ont été transportés, a été nettoyée de sorte que l'effluent de celle-ci, s'il était rejeté d'un navire stationnaire en eaux propres et calmes par beau temps, ne laisserait pas de traces visibles d'hydrocarbures à la surface de l'eau ou sur le littoral adjacent, et ne laisserait ni dépôt ni émulsion sous la surface de l'eau ou sur le littoral adjacent), **tout comme BP** (anciennement dénommée British Petroleum, il s'agit d'une entreprise énergétique qui consacre principalement ses activités au pétrole et au gaz naturel, et dont le siège est établi à Londres, au Royaume-Uni. C'est l'une des plus grandes compagnies au monde), **qui avait également déclassé le Prestige** depuis l'an 2000, étant donné qu'il avait été refusé par BP SHIPPING Ltd. pour le transport aussi bien de pétrole brut que de produits dérivés de celui-ci depuis le 4 avril 2000, car il n'était pas conforme aux normes de sécurité exigées par BP.

*Le navire mentionné était en provenance de Saint-Pétersbourg, d'où il était parti le 31 octobre 2002 avec une cargaison de fuel qui a ensuite été complétée dans le port de Ventspils, en Lettonie, dernier port de chargement (l'acquisition du fuel du Prestige figure aux feuillets 13 617 et suivants ; et le certificat d'origine du fuel du Prestige au feuillet 13 813). Son tirant d'eau était alors de 14,05 mètres, soit 0,30 mètre de plus que la valeur normale, ce qui représente 2 150 tonnes de poids supplémentaire, et donc une cargaison à bord de **76 972 tonnes métriques de fuel** (composant du pétrole naturel obtenu par raffinage et distillation, et utilisé comme carburant) **lourd**, avec une densité spécifique (15/15°C) 0'925-0'965, une viscosité cinématique (cS, 37, 78°C) 49-862 et un point d'éclair de plus de 90°C. Les citernes contenant la cargaison étaient pratiquement pleines sauf la citerne 1 Centre (C) qui ne l'était que partiellement. Les citernes 2 A et 3, des citernes à ballast propre (CBL), étaient vides à bâbord (côté gauche de l'embarcation en regardant de la poupe vers la proue) et à tribord.*

Le fuel chargé sur le Prestige à Saint-Pétersbourg était d'origine russe et 21 900 tonnes de celui-ci avaient été vendues par l'entreprise Morton Enterprises Limited à Crown Resources AG. Une grande partie de ce fuel avait été acheminée en plusieurs fois par des péniches dans le cadre d'un dénommé programme fluvial. Le reste a été chargé à Klaipeda (à ce jour, le seul port de mer important de la Lituanie sur la mer Baltique) par différents fournisseurs, et son origine était également russe.

Le navire était destiné au ravitaillement en carburant/fuel de bateaux en haute mer ou dans d'autres zones, ce pour quoi les navires ravitaillés devaient s'amarrer à couple (placer un navire de sorte que son flanc vienne pratiquement toucher celui de l'autre navire, ou une batterie, un quai, etc.) du pétrolier.

Sa destination immédiate était Gibraltar, où le capitaine devait recevoir des ordres et des instructions, mais son port de destination le plus probable était celui de Singapour ou un autre port asiatique.

Le **CAPITAINE APOSTOLOS IOANNIS MANGOURAS**, âgé de 67 ans et sous traitement médicamenteux suite à une opération du cœur, était aux commandes du *Prestige* ; **Ireneo Maloto**, âgé de 38 ans, était l'officier en second, et **NIKOLAOS ARGYROPOULOS**, âgé de 63 ans, était le chef mécanicien. Aucun d'eux n'avait de casier judiciaire. L'équipage était composé de 24 marins de nationalité philippine, dont la plupart étaient jeunes et inexpérimentés.

Vers 14h10 UTC [le temps universel coordonné ou UTC (compromis entre la version en anglais : Coordinated Universal Time et la version en français : Temps Universel Coordonné) est le principal standard de temps à partir duquel les horloges et le temps sont réglés. Heure de l'Europe centrale ou CET (Central European Time) est l'un des noms donnés au fuseau horaire qui est en avance d'une heure par rapport au temps universel coordonné (UTC). Elle est utilisée dans la plupart des pays européens et dans ceux du nord de l'Afrique], à la date indiquée du 13 novembre 2002, l'équipage du navire a entendu un bruit assez fort, qui ressemblait à une explosion, immédiatement suivi d'une soudaine gîte prononcée (inclinaison que prend un navire en cédant à l'effort de ses voiles, par inclinaison de la cargaison ou un autre motif), de 25 à 30 degrés sur tribord (flanc droit du navire en regardant de la poupe vers la proue), alors qu'il se trouvait à 27,5 milles nautiques à l'ouest du cap Finistère, dans la voie de circulation dénommée Dispositif de séparation du trafic (DST), provoquant l'arrêt automatique des machines, puisque la plupart n'étaient plus lubrifiées, et entraînant un risque de destruction ou d'avarie très grave.

Cette gîte était due à une défaillance structurelle sur le flanc tribord qui a alors causé une brèche de grandes dimensions dans la coque, par laquelle une grande partie de la cargaison s'est déversée dans la mer et s'est déplacée vers le flanc en question, risquant de faire chavirer le navire. L'avarie s'est produite dans une zone critique, au niveau du couple 71, à environ 14,75 mètres à l'avant de la partie médiane du navire, entre les citernes à ballast 2 AS et 3 S.

La défaillance structurelle était due à une mauvaise maintenance et un mauvais entretien, passé inaperçus pour ceux qui naviguaient à bord du navire, assurant des postes de commandement, ou toute autre fonction. Ces défaillances ont contribué à fragiliser certaines structures du navire, de sorte que celles-ci n'ont pas pu résister à la houle et aux efforts que leur faisait subir la mer agitée, puisque le jour où s'est produite la gîte décrite, les conditions météorologiques étaient considérées défavorables. En effet, ce jour-là, une dépression était centrée

sur les îles Britanniques, avec un centre secondaire situé à proximité du cap Finisterre, qui a provoqué une tempête dans la zone ; les conditions les plus défavorables ont eu lieu entre 06z et 12z, et ont été décrites comme OOOOz : SW - 6, mer agitée à mer forte. Houle de NW de 5 m. 0600z : SW - 8 (coup de vent), mer forte. Houle de NW de 5 m. 1200z : À cette heure-ci, un front se trouvait à proximité du méridien 10 °W. Au passage du front, le vent devait être très fort avec des rafales. À l'ouest du méridien 10 °W : NW - 9 à 11 (violente tempête). À l'est du méridien 10 °W : SW - 8 à 10 (violente tempête). **DANS TOUTE LA ZONE MER TRÈS FORTE À MER GROSSE** Houle de W d'environ 5 m.

Afin de corriger la gîte et de redresser (remettre en position droite ou verticale ce qui est incliné, en particulier un navire) le navire, le capitaine a alors décidé d'introduire de l'eau de mer, en ouvrant manuellement les vannes afin de faire fonctionner une pompe qui a laissé entrer l'eau dans les citernes à ballast. Cet ordre a été donné en sachant néanmoins que la fatigue des matériaux serait excessive et que l'équipage se trouvait encore à bord (à proximité ou à l'intérieur d'un navire ou, par extension, d'un moyen de transport). Même si, au bout de quelques heures, le navire s'est redressé, cette opération destinée à corriger la gîte a considérablement détérioré la structure du navire.

Le premier appel de détresse a été reçu par le Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación Marina de Fisterra (ci-après, CZCS) à 14h15 le 13 novembre 2002, puis peu de temps après, à 14h33, le Prestige a lancé un appel pour évacuer les membres de commandement et d'équipage.

L'administration espagnole a alors mobilisé des hélicoptères et des remorqueurs afin de porter secours au navire, réaliser l'évacuation demandée et éviter que le bateau ne dérive vers la côte galicienne et ne s'échoue (en parlant d'une embarcation : toucher le rivage ou le fond, et s'y immobiliser) / ne fasse côte (en parlant d'un navire : s'échouer violemment sur le rivage) sur celle-ci.

JOSÉ LUIS LÓPEZ-SORS GONZÁLEZ, âgé de 61 ans et né le 8 octobre 1941, sans casier judiciaire, et alors directeur général de la marine marchande espagnole, a assumé la direction et la responsabilité de ces

opérations, en utilisant comme centre de commandement des opérations le bâtiment de la Délégation du gouvernement à La Corogne, où le délégué du gouvernement, M. ARSENIO MIGUEL FERNANDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO a réalisé un travail de coordination diffus et confus, aussi bien dans la création d'un organisme de direction des opérations, que dans la mise en place de structures bureaucratiques et d'aide aux personnes, qui puissent informer les autorités et secourir le navire, éviter un rejet de fuel catastrophique et réaliser le sauvetage du navire malgré ses graves avaries.

Les hélicoptères envoyés sur les lieux ont donc évacué les 24 marins du Prestige, en deux groupes respectivement de 7 et 17 hommes, à 18h30 ce même jour du 13 novembre 2002.

Le capitaine, le chef mécanicien et l'officier en second ont décidé, de manière volontaire et risquée, de rester sur le bateau.

La première décision prise par les autorités espagnoles, et réitérée, a été d'éloigner le navire endommagé de la côte espagnole, en donnant, pour cela, des ordres qui, de l'avis général, n'ont pas été discutés.

Le 13 novembre 2002, depuis au moins 17h17, heure à laquelle le CZCS informe le Prestige que le navire va être remorqué pour l'éloigner de la côte, le capitaine n'a cessé de manifester ses réticences et son refus de réaliser une telle manœuvre de remorquage, en prétextant qu'il avait pour cela besoin de l'accord de l'armateur. Il a donc fallu attendre deux heures et demie avant qu'il n'accepte le remorquage, ce qui a compliqué l'opération étant donné que le dispositif de remorquage d'urgence à l'arrière n'a pas pu être utilisé et que, à l'avant, les conditions de mer agitée et la difficulté en soi de la manœuvre ont empêché de réaliser le remorquage. Lors des différentes tentatives, plusieurs aussières (cordage donné par un navire à un autre au mouillage ou à tout autre objet fixe pour réaliser différentes manœuvres) et/ou bouts (dans le jargon nautique, corde de grosse épaisseur. Elle peut également faire référence à l'extrémité d'un cordage ou d'un nœud) d'amarrage (dans le milieu nautique, on emploie le terme amarrer pour haler, serrer, fixer ou nouer une corde) se sont rompues, laissant le Prestige à la dérive, de sorte qu'il a été demandé à certains membres des équipages des remorqueurs de monter sur

le navire pour aider les personnes qui essayaient de réaliser le remorquage, deux d'entre elles d'âge avancé, le capitaine et le chef mécanicien.

Deux membres d'équipage du remorqueur IBAIZABAL I sont ainsi montés sur navire afin de participer aux manœuvres de remorquage.

D'après le responsable des opérations de REMOLCANOSA, Gonzalo Vidal Costa, le 13 novembre 2002 entre 17h et 21h09, des négociations ont été menées concernant l'utilisation des remorqueurs donnant lieu à la signature d'un Lloyds open form, c'est-à-dire, **LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT (APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)**, ou dans d'autres termes, un **CONTRAT-TYPE DE SAUVETAGE (approuvé et publié par le Comité du Lloyd's) : PAS DE RÉSULTAT, PAS DE PAIEMENT** ("No cure, no pay") (feuilles 1368 et suivants).

Bien qu'il existe un fax envoyé ce même jour, le 13 novembre 2002, demandant la confirmation d'un contrat de remorquage, à une heure non spécifiée le lendemain, soit le 14 novembre 2002, un document a été signé selon lequel

« Par-devant moi, M. Ángel del Real Abella, capitaine du port de La Corogne, le capitaine WYTSE H. HUISMANS, capitaine de la marine marchande néerlandaise, travaillant pour le compte de l'entreprise Smit Salvage et se disposant à prendre les commandes du navire battant pavillon des Bahamas "Prestige" sur ordre de son armateur, s'engage à :

Ne jamais se trouver à moins de 120 milles nautiques des eaux territoriales espagnoles ou des zones relevant de la juridiction espagnole. Sur ce trajet, il sera escorté par des navires de la force navale espagnole qui empêcheront son accès dans la zone des 120 milles nautiques indiquée précédemment.

Il sera également aidé par un navire de sauvetage Sasemar afin de faciliter l'opération de transfert de la cargaison et d'assurer la sécurité du personnel à bord.

Ce document est porté à la connaissance du capitaine mentionné, devant le consignataire espagnol Ceferino Nogueira, afin de certifier que celui-ci comprend bien ledit écrit dans tous ses termes. »

Le 14 novembre 2002, à 10h30, le technicien espagnol, Serafín Díaz Regueiro, monte à bord du Prestige, suite à une descente dangereuse depuis un hélicoptère, puis procède, vers 15h30, à la mise en marche des machines avec le concours des personnes qui se trouvaient sur le navire, bien que les termes exacts de cette situation soient assez confus.

Ce même jour, à 14 heures, quatre remorqueurs arrivent à la hauteur du Prestige et l'un d'eux, le remorqueur RIA DE VIGO, parvient enfin à fixer le dispositif de remorquage à 12h40 UTC, alors que le navire se trouve à 5,3 milles de Muxía et à 4,6 milles du cap Touriñán, et ce, au bout de la septième tentative dans des conditions terribles, même si (lors de sa quatrième tentative) le remorqueur Sertosa 32 y était déjà parvenu mais ne pouvait pas contrôler le Prestige et par la suite d'autres remorqueurs ont également réussi à fixer leur remorque. Il leur a été ordonné de suivre un cap de 330 degrés, c'est-à-dire vers une tempête de NW qui s'approchait.

*D'après un rapport du Centro Zonal de Fisterra « le 14 novembre 2002, jusqu'à 18h et 44 s UTC, **le symbole représentant sur les graphiques le navire Prestige (C6MN6)** avait une forme rectangulaire fermée (écho réel) et, à partir de cette heure, ceux-ci représentent l'écho de ce navire sous une forme rectangulaire ouverte sur les deux faces latérales (écho inertiel) ».*

Une entreprise de sauvetage, SMIT SALVAGE, a pris en charge le navire, en montant à bord de celui-ci à 02h50 le 15 novembre 2002, après s'être engagée par écrit à la capitainerie à éloigner le navire à 120 milles de la côte espagnole, suivant les termes décrits dans ce document.

Les sauveteurs ont alors décidé d'arrêter les machines du Prestige et de prendre le cap sud-ouest de 220 degrés mais, après avoir constaté que la brèche sur le flanc tribord du Prestige était de 35 mètres et qu'elle se trouvait en dessous de la ligne de flottaison, ils ont demandé aux autorités espagnoles un port de refuge, mais leur demande n'a pas été entendue.

Le 15 novembre 2002, à 14 heures, la capitainerie de La Corogne dépose une plainte auprès du tribunal contre le capitaine du navire pour délit d'entrave et désobéissance, puis, ce même jour à 14h30, le Prestige est entièrement évacué, en

procédant au sauvetage des membres de commandement qui n'avaient pas encore abandonné le navire, ainsi que cinq membres d'équipage philippins, qui étaient retournés sur le bateau pour participer aux opérations de secours et cinq techniciens néerlandais d'une équipe spécialisée.

En arrivant à l'aéroport d'Alvedro de La Corogne, le 15 novembre 2002 à 18h45, le capitaine Mangouras est arrêté par la Guardia Civil, qui le met à disposition de la justice, puis placé en détention provisoire jusqu'au 6 février 2003, date à laquelle il est libéré après le versement d'une caution de 3 000 000 d'euros.

Le remorquage du Prestige s'est poursuivi en direction du sud, avec des dommages structurels de plus en plus visibles et graves. Le 16 novembre, en fin de journée, et dans la nuit du 17, il a été constaté que le navire présentait non seulement une brèche longitudinale, mais également une fissure transversale qui avait déplacé le mât central à tribord (mât de charge). Il a également été constaté que le Prestige continuait de déverser une quantité très importante de fuel.

Ce même jour, le 17 novembre, la Guardia Civil a perquisitionné la chambre occupée par le troisième officier du Prestige dans l'hôtel Avenida de La Corogne et saisi le journal de bord du navire.

Le lundi 18 novembre au matin, le remorqueur chinois Deda prend en charge le remorquage du Prestige par l'arrière, et assure, par la suite, le déplacement du navire, aux côtés du Ría de Vigo et du Charuca Silveira. Cedernier est ensuite remplacé par le Alonso de Chaves pour permettre au Sertosa 32 et au Charuca Silveira de rentrer à leur base, les responsables du remorqueur Deda ayant apparemment l'intention d'amener le navire au Cap-vert.

Le 18 novembre, à 15h20, le Helimer Galicia dépose sur le Prestige le capitaine du port de La Corogne, Ángel del Real, le responsable de la sécurité maritime, Alonso Mencía Álvarez et l'inspecteur de la capitainerie, Serafín Díaz Regueiro, lesquels ont été envoyés sur le navire à la demande du directeur général de la marine marchande, afin de récupérer la documentation qu'aucun des membres d'équipage ni le capitaine de Smit Salvage n'avaient remis aux autorités espagnoles, ainsi que pour effectuer une inspection et essayer de relever des

échantillons de la cargaison. Ces fonctionnaires et techniciens restent sur le *Prestige* jusqu'à 15h32, heure à laquelle ils sont ramenés par le *Helimer Galicia* à La Corogne, une fois leur travail terminé. La documentation saisie, composée de journaux, de lettres et de dossiers de divers contenus figure au feuillet 888.

Sur son trajet vers le sud, le convoi passe près des eaux territoriales portugaises. Le 18 novembre, à 23h40, le *Ría de Vigo* informe qu'une frégate portugaise leur a indiqué que le remorqueur ne pouvait pas entrer dans les eaux de la zone économique exclusive du Portugal, une information que la frégate a confirmé à 00h00. Le navire est donc obligé de virer de bord (*changer de direction, en particulier en parlant d'un navire*) en mettant le cap sur l'ouest.

Le 19 novembre 2002, à 8h00, le *Prestige* se brisé en deux ; à 11h45 sa poupe coule à une profondeur d'environ 3 500 mètres ; à 16h18 la proue du navire coule dans une sonde de 3 800 mètres et à une distance de 138 milles de la côte.

Environ 115 heures se sont écoulées entre le début du remorquage et le naufrage du navire, qui a reçu de 37 600 à 46 000 coups de mer pendant cette durée.

Les autorités espagnoles ont, par la suite, inspecté l'épave en utilisant le bathyscaphe *Nautile*, puis extrait le fuel encore présent dans celle-ci, composé de 16 057 tonnes de produit émulsionné avec de l'eau et 323 420 tonnes d'eau libre. Ce produit a été déchargé dans le terminal maritime du complexe industriel de *Repsol YPF* à La Corogne, où il a été traité afin d'obtenir du fuel exploitable dont le prix a été estimé à 2 121 084,15 euros, une somme mise à disposition du Tribunal par *REPSOL PETROLEO SA* en date du 3 juin 2005.

De plus, le bathyscaphe a récupéré de nombreux documents de l'épave, qui sont détaillés aux feuillets 929 et suivants de la procédure.

En conséquence du déversement prolongé, étendu et intense de fuel, une vaste zone a été contaminée, allant de la côte nord et nord-est espagnole à la côte ouest française, provoquant en outre des dommages dans des installations privées et publiques, ainsi que d'importants préjudices tels que la fermeture ou la réduction de l'activité de commerces directement ou indirectement liés à la pêche

et aux fruits de mer, mais réduisant également l'accès à des espaces naturels dont tout le monde peut profiter et avec un impact évident sur le tourisme.

Les sommes exactes de ces indemnités devront être fixées selon les critères à établir, même si certaines données précises ont été déterminées, telles que :

- I. D'après des sources officielles, la quantité déversée par le Prestige est estimée à **63 000 tonnes de fuel**, générant 170 700 tonnes de déchets, et environ 14 950 tonnes de fuel dans les deux épaves du navire (14 250 dans la proue et 700 dans la poupe).
- II. D'après une étude réalisée par des chercheurs de l'USC (Université de Saint-Jacques-de-Compostelle), les rejets du Prestige ont touché 2 980 km de littoral, soit 1 137 plages polluées, 450 000 m² de surface rocheuse imprégnée de dépôts de fuel, 526,3 tonnes de fuel déposées sur les fonds du plateau continental, une mortalité estimée de 115 000 à 230 000 oiseaux marins, tous les écosystèmes marins touchés, et des teneurs élevées en HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques, un composé organique constitué de noyaux aromatiques simples unis, ne contient pas d'hétéroatomes ni de substituants, et dont la pollution a suscité des inquiétudes, car certains composants ont été identifiés comme cancérogènes, mutagènes et tératogènes) détectées dans le biote(ensemble des espèces de plantes, d'animaux et d'autres organismes vivant dans une zone) et les sédiments.
- III. La côte atteinte par les déversements s'étend de l'embouchure du Miño en Galice à la Manche, la côte de la Galice étant la plus touchée (surtout la Costa da Morte, et plus particulièrement les îles Sisargas, Muxía, le cap Touriñán, Carnota, le parc naturel de Corrubedo, Fisterra), ainsi que le littoral cantabrique espagnol et français, avec 13 départements français concernés.
- IV. L'estimation certifiée des dépenses occasionnées à l'État espagnol s'élève à 368 481 562,688652 euros.
- V. L'estimation certifiée des dépenses occasionnées à la Xunta de Galice s'élève à 145 288 610,51 euros.
- VI. L'État français chiffre ses dépenses et dommages à 67 500 905,92 euros.
- VII. Jusqu'au 16 janvier 2003, plus de 2 170 oiseaux ont été accueillis dans des centres de soins, tandis que 176 oiseaux ont été relâchés au Portugal et 25

oiseaux à certains endroits de Galice, soit un total de 201 oiseaux. Cependant, les dommages causés aux oiseaux et à la faune en général se sont étendus sur une vaste zone et ont persisté dans le temps, en particulier dans les ZPS (zone de protection spéciale qui correspond à une catégorie de zone protégée, cataloguée par les États membres de l'Union européenne comme des sites naturels importants pour la conservation de l'avifaune menacée d'extinction).

VIII. De plus, certaines lagunes et une multitude d'espaces naturels de Galice ont également été touchés, notamment le Parc national des Îles Atlantiques de Galice.

IX. En Cantabrie, ainsi que dans les Asturies et le Pays basque, des plages et des espaces naturels ont également été souillés.

X. Officiellement, toutes les activités liées à la pêche et aux fruits de mer ont dû être suspendues jusqu'au 17 mai 2003.

XI. Les intérêts privés et particuliers des parties comparantes ont été quantifiés selon les termes décrits dans les faits exposés de cette décision [original en espagnol, non traduit].

DEUX. L'Audiencia Provincial (tribunal pénal) a statué comme suit :
PAR CES MOTIFS,

Dit relaxer et relaxe **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** et **José Luis López-Sors González** des délits contre l'environnement, délits d'atteinte aux espaces naturels protégés et de destructions et dégradations pour lesquels ils étaient poursuivis et dit relaxer **Nikolaos Argyropoulos** du délit de désobéissance pour lequel il était poursuivi ; dit expressément les condamner d'office aux deux tiers des dépens ; dit condamner et condamne **Apostolos Ioannis Mangouras**, en sa qualité d'auteur pénalement responsable d'un délit de désobéissance grave envers l'autorité, à la peine de 9 mois d'emprisonnement et au paiement du tiers restant des dépens, la période de détention provisoire effectuée pour cette cause étant déduite de la peine prononcée.

Il a lieu d'entendre la compagnie d'assurance Steamship Owners Mutual Insurance Asociation (The London P&I Club), au sujet la destination de la somme de 22 777 986 euros consignée dans le cadre de cette procédure, laquelle sera notifiée afin de résoudre ce point, de sorte que si elle insiste sur sa distribution ou garde le silence, elle sera informée que cette somme est à sa disposition, sous réserve des mesures conservatoires qui, à la requête des parties, pourraient modifier, le cas échéant, cette consignation [original en espagnol non traduit].

En date du 20 décembre 2013, la 1^{re} section a rendu une ordonnance explicative du jugement, dont le dispositif présente le contenu littéral suivant :

La requête en rectification du jugement rendu en la date du 13 novembre 2013 est recevable et, par conséquent, il y a lieu de :

a) Remplacer les références en dollars USD en matière de plafond d'indemnités civiles par celles strictement légales, c'est-à-dire, 59,7 unités de compte pour le propriétaire et 135 millions d'unités de compte pour les FIPOL.

b) Supprimer la mention de Me Jaime Acebal Dávila comme avocat du Conseil régional de Bretagne.

c) Supprimer la mention de Me Belén Amboade comme avocate de PROINSA, Depuradora de Mariscos de Lorbé S.A et de Juan Cipriano Fernández Arévalo.

d) Mentionner que le Conseil régional de Bretagne, PROINSA, Depuradora de Mariscos de Lorbé S.A. et Juan Cipriano Fernández Arévalo n'ont pas renoncé à l'exercice des actions civiles, mais se sont expressément réservé cet exercice.

e) Déposer les conclusions provisoires présentées par PROINSA, Depuradora de Mariscos de Lorbé S.A. et Juan Cipriano Fernández Arévalo, selon les termes qui figurent dans cette procédure.

f) Inclure dans le résumé des chefs d'accusation formulés par Cofradías de Pescadores « Santo Ángel de la Guarda » de Viavelez-Asturias, la référence « et autres ».

g) Corriger l'omission qui consiste à ne pas avoir inclus la demande expresse de condamnation aux dépens pour la partie civile, présentée par la défense de Nikolaos Argyropoulos.

h) Rectifier l'omission qui consiste à ne pas avoir inclus la demande expresse de condamnation des sociétés « The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD » et « Mare Shipping », en tant que responsables civils.

i) Remplacer l'obligation du prévenu Apostolos Ioannis Mangouras de se présenter tous les 15 jours aux autorités de police par celle de se présenter tous les deux mois à partir de la dernière présentation réalisée selon le régime jusque-là en vigueur.

Aucune autre explication / rectification requise par les avoués Me Castro Bugallo et Me Gómez Cortés n'est recevable.

Il n'y a pas non plus lieu d'annuler la caution de 3 000 000 d'euros légalement constituée pour obtenir la liberté provisoire du prévenu Apostolos Ioannis Mangouras.

Le Tribunal estime que l'article 856 de la L.E. Crim. (Code espagnol de procédure pénale) doit être strictement et littéralement appliqué, de sorte que le délai pour former le pourvoi en cassation doit être calculé à compter de la dernière notification de la décision [original en espagnol, non traduit].

TROIS. Une fois la décision notifiée aux parties, des pourvois en cassation ont été préparés par la XUNTA DE GALICE ; le PARQUET, les prévenus APOSTOLOS IOANNIS MANGOURAS, NIKOLAOS ARGYROPOULOS, le CONSEIL GÉNÉRAL DE BRETAGNE, ISIDRO DE LA CAL FRESCO S.L., LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA S.L., CALTRAN SAU, PASTEURIZADOS DEL MAR S.L., PROMOTORA INDUSTRIAL SADENSE S.A., UNIPERSONAL (PROINSA), M. JUAN CIPRIANO FERNÁNDEZ AREVALO, DEPURADORA DE MARISCOS DEL LORBE S.A., l'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE L'ÉTAT, l'ASOCIACIÓN ECOLOGISTA Y PACIFISTA « ARCO IRIS », AMEGROVE SOCIEDAD COOPERATIVA GROVENSE DE MEJILLONES S.A., PATRARCIS S.L., la PLATAFORMA CIUDADANA NUNCA MAIS, l'ÉTAT FRANÇAIS, FRIGORÍFICOS RIBADEO S.L., EMEMASA S.A., les MUNICIPALITÉS FRANÇAISES DE CAPBRETON et AUTRES, LUCÍA AÑÓN VERES et quarante autres et le CONSEIL GÉNÉRAL DE LA VENDÉE, puis présentés, en remettant à cette Chambre numéro deux du Tribunal Suprême les certifications nécessaires pour leur instruction et l'adoption de la décision relative, en constituant l'acte correspondant et en formant les pourvois, à l'exception de ceux présentés par FRIGORÍFICOS RIBADEO S.L., EMEMASA S.A., les MUNICIPALITÉS FRANÇAISES DE CAPBRETON et AUTRES, LUCÍA AÑÓN VERES et quarante autres et le CONSEIL GÉNÉRAL DE LA VENDÉE, qui ont été déclarés irrecevables. Les pourvois sont présentés ci-dessous par ordre d'inscription au rôle de l'audience.

QUATRE. Le représentant de la XUNTA DE GALICE fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Violation des dispositions constitutionnelles en vertu de l'article 852 LECrim (Code espagnol de procédure pénale), lu en liaison avec l'article 5.4 de la LOPJ (loi organique relative au pouvoir judiciaire).

Deux. Violation des dispositions constitutionnelles en vertu de l'article 852 LECrim, en lien avec l'article 5.4 LOPJ.

Trois. Violation de la loi de l'article 849.1 LECrim, pour avoir enfreint des dispositions pénales à titre substantiel et des règles juridiques ayant le même contenu, qui auraient dû être observées en application de la loi pénale, ainsi que des normes pour la protection de l'environnement, à partir des faits qui ont été prouvés dans la décision attaquée.

Quatre. Violation de la loi de l'article 849.1 LECrim, pour avoir enfreint des dispositions pénales à titre substantiel et des règles juridiques ayant le même contenu, qui auraient dû être observées en application de la loi pénale, ainsi que des normes pour la protection de l'environnement, à partir des faits qui ont été prouvés dans la décision attaquée.

Cinq. Violation de la loi de l'article 849.1 LECrim, pour avoir enfreint des dispositions pénales à titre substantiel et des règles juridiques ayant le même contenu, qui auraient dû être observées en application de la loi pénale, ainsi que des normes pour la protection de l'environnement, à partir des faits qui ont été prouvés dans la décision attaquée.

CINQ. Le PARQUET fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Erreur d'appréciation de la preuve en vertu de l'article 849.2 LECrim.

Deux. Violation de la loi, en vertu de l'article 849.1 LECrim, pour non-application induite des articles 325, 326 b) et e) et 338 (délit contre l'environnement), 73, 77, 266.2.4, 263 et 264.4 (concours réel avec destructions et dégradations), tous du code pénal, et application induite de l'article 556 (désobéissance grave envers l'autorité) du même acte légal.

Trois. Violation de la loi, en vertu de l'article 849.1 LECrim, pour non-application induite des articles 109, 110, 113, 115 et 116 (responsabilité civile), tous du code pénal, lus en liaison avec l'article 556 (désobéissance grave envers

l'autorité) de ce même texte. Moyen subsidiaire du précédent au cas où celui-ci serait rejeté.

SIX. Le représentant du prévenu APOSTOLOS MANGOURAS, fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Sur le fondement de l'article 849.2 LECrim, estimant qu'une erreur a été commise dans l'appréciation de la preuve.

Deux. Sur le fondement de l'article 849.1 LECrim, en application de l'article 556 (désobéissance grave envers l'autorité) du CP.

Trois. Moyen subsidiaire des deux précédents. Sur le fondement de l'article 849.1 LECrim, pour application indue de l'article 556 CP.

Quatre. Moyen invoqué à titre subsidiaire des trois précédents. Sur le fondement de l'article 849.1 LECrim, pour application indue des articles 123 et 124 CP lus en relation avec l'article 240 LECrim.

SEPT. Le représentant du CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE, fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Violation de la loi, en vertu de l'article 849 LECrim, premier paragraphe, pour avoir enfreint les dispositions suivantes :

- Articles 325 et 326 b), d) et e) du CP en lien avec les articles 331, 338 et 5 du même Code ; Article 267 du CP.
- Articles 194, paragraphes 1., 2. et 3.b), Articles 211 1) et 4), Articles 220 et 221, tous inclus dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer [Journal officiel espagnol (BOE) du 14.02.1997, date d'entrée en vigueur en Espagne].
- Article 4 et Annexe II, Articles 3.1 et 7 de la Convention OSPAR pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, adoptée à Paris le 22 septembre 1992 et entrée en vigueur de manière générale, et, en particulier, en Espagne, le 25 mars 1998, conformément aux dispositions de l'article 29 inclus de cette dernière (décision 981249/CE du Conseil, datée du 7 octobre 1997, relative à la signature au nom de la Communauté européenne).

Article 5.1. h) de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, adoptée à Londres le 30 novembre 1990, ratifiée par l'Espagne le 3 décembre 1993 (BOE n° 133 du 5 juin 1995) et, lu en liaison avec l'article 6.1 b) de ladite Convention, l'arrêté du 23 février 2001, portant approbation du *Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental* (Plan national d'intervention en cas de pollution marine accidentelle) (article 2.6.1 lu en liaison avec l'article 3.1 de la Section 3³: 2.2.1 a) ; 2.5.1 et 2.5.2 ; 3.3.1 ; 3.4 ; 3.6 ; 3.8.4 in fine :« Organigramme d'actions et de décisions générales »)

Deux. Erreur dans l'appréciation de la preuve, en vertu de l'article 849 LECrim, deuxième paragraphe, se rapportant à des documents invoqués dans la procédure qui démontrent l'erreur du juge, sans pour autant être contredits par d'autres éléments de preuve.

Trois. Vice de forme, compte tenu de la contradiction manifeste qui existe entre les faits établis dans la décision, en application des dispositions de l'article 851.1 LECrim.

HUIT. Le représentant des sociétés ISIDRO DE LA CAL FRESCO, S.L., LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA, S.L., CALTRAN, S.A.U. et PASTEURIZADOS DEL MAR, S.L., fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Violation de disposition constitutionnelle en vertu de l'article 852 LECrim et de l'article 5.4 LOPJ, pour avoir violé l'article 24.1 CE (Constitution espagnole), concernant le droit à la protection juridictionnelle effective, et l'article 24.2 CE, concernant le droit à un procès équitable, lu en liaison avec l'article 9.3 CE, sur l'interdiction de tout caractère arbitraire.

Deux. Violation de la loi en vertu de l'article 849.2 LECrim, due à une erreur dans l'appréciation de la preuve documentaire présentée dans la procédure, qui démontre l'erreur du juge, sans pour autant être contredits par d'autres éléments de preuve.

Trois. Violation de la loi, en vertu de l'article 849.1 LECrim, pour avoir enfreint les articles 325, 326e) et 338 CP de 1995, ainsi que la réglementation complémentaire de ceux-ci, par défaut d'application.

Quatre. Vice de forme en vertu de l'article 851.3 LECrim, lu en liaison avec l'article 742 LECrim, pour n'avoir statué, en aucune manière, sur tous les points et questions faisant l'objet des chefs d'inculpation dans le jugement, en particulier, ceux concernant la responsabilité civile dérivée du délit.

NEUF. Le représentant de la société PROMOTORA INDUSTRIAL SANDESE, S.A.Unipersonal (PROINSA), M. JUAN CIPRIANO FERNÁNDEZ ARÉVALO et DEPURADORA DE MARISCOS DE LORBÉ, S.A., fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Violation de la loi, en vertu de l'article 849 LECrim, premier paragraphe, pour avoir enfreint les dispositions suivantes :

- Articles 325 et 326 b), d) et e) du CP en lien avec les articles 331, 338 et 5 du même Code ; Article 267 du CP.
- Articles 194, paragraphes 1., 2. et 3.b), Articles 211 1) et 4), Articles 220 et 221, tous inclus dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer [Journal officiel espagnol (BOE) du 14.02.1997, date d'entrée en vigueur en Espagne].
- Article 4 et Annexe II, Articles 3.1 et 7 de la Convention OSPAR pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, adoptée à Paris le 22 septembre 1992 et entrée en vigueur de manière générale, et, en particulier, en Espagne, le 25 mars 1998, conformément aux dispositions de l'article 29 inclus de cette dernière (décision 981249/CE du Conseil, datée du 7 octobre 1997, relative à la signature au nom de la Communauté européenne). Article 5.1. h) de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, adoptée à Londres le 30 novembre 1990, ratifiée par l'Espagne le 3 décembre 1993 (Journal officiel espagnol (BOE) n° 133 du 5 juin 1995) et, lu en liaison avec l'article 6.1 b) de ladite Convention, l'arrêté du 23 février 2001, portant approbation du Plan

national d'intervention en cas de pollution marine accidentelle (article 2.6.1 lu en liaison avec l'article 3.1 de la Section 3³ ; 2.2.1 a) ; 2.5.1 et 2.5.2 ; 3.3.1; 3.4 ; 3.6; 3.8.4 in fine :« Organigramme d'actions et de décisions générales »)

Deux. Erreur dans l'appréciation de la preuve, en vertu de l'article 849 LECrim, deuxième paragraphe, se rapportant à des documents invoqués dans la procédure qui démontrent l'erreur du juge, sans pour autant être contredits par d'autres éléments de preuve.

Trois. Vice de forme, compte tenu de la contradiction manifeste qui existe entre les faits établis dans la décision, en application des dispositions de l'article 851.1 LECrim.

DIX. L'avocat de l'État, agissant au nom et pour le compte de l'ADMINISTRACION GÉNÉRALE DE L'ÉTAT, fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Violation de la loi en vertu de l'article 849.1 LECrim, par suite d'une erreur dans la qualification pénale des faits, celle-ci constituant un délit contre les ressources naturelles, prévu aux articles 325, 326 e) et 331 CP, en lien avec la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et, en particulier, la règle 3-4 de la partie A-1 et les directives du Comité de la sécurité maritime de l'OMI adoptées par la résolution MSC 35 (63) (norme publiée au Journal officiel espagnol (BOE) le 25 janvier 1996).

Deux. Violation de la loi, en vertu de l'article 849.1 LECrim, et à titre subsidiaire du moyen précédent, pour avoir considéré que les faits qui ont été prouvés concernant le prévenu APOSTOLOS MANGOURAS ne sont pas constitutifs de destructions et dégradations, le jugement viole et n'applique pas, en bonne et due forme, les articles 263, 264.4 et 267 CP.

Trois. Violation de la loi, en vertu de l'article 849.1 LECrim, puisqu'en relaxant le prévenu APOSTOLOS MANGOURAS et les responsables civils, directs et subsidiaires de la responsabilité civile dérivée du délit, le jugement enfreint les articles 109, 110, 113, 115, 116 et 117 CP, ainsi que les articles 5 et 7 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus

à la pollution par les hydrocarbures de 1992, tous en lien avec l'article 556 du même texte légal et avec les articles 325, 326 e), 338 et 331 CP, ou subsidiairement les articles 263, 264.4 et 267 CP.

Quatre. Violation de la loi, en vertu de l'article 849.1 LECrim, puisque le jugement enfreint l'article 109 CP.

Cinq. Violation de la loi, en vertu de l'article 849.1 LECrim, puisqu'en ne se prononçant pas sur la responsabilité civile du propriétaire du navire, de la compagnie d'assurance et du FIPOL, le jugement enfreint et n'applique pas, en bonne et due forme, les articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 et les articles 1, 2, 3, 4, 6, 7 et 8 de la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992.

ONZE. Le représentant de l'ASOCIACIÓN ECOLOGISTA Y PACIFISTA ARCO IRIS, fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Violation de disposition constitutionnelle, en vertu de l'article. 5.4 LOPJ, lu en liaison avec le droit constitutionnel à la protection juridictionnelle effective (article 24) ; et les principes de légalité et de sécurité juridique énoncés à l'article 9.3 de la CE ; ou, alternativement, de l'article 849.1 du LECrim, lu en liaison avec la qualification pénale des articles 325, 326 e), 311 et 338 CP, et avec l'article 12 du même texte.

Deux. Violation de disposition constitutionnelle, en vertu de l'article 5.4 LOPJ, lu en liaison avec le droit constitutionnel à la protection juridictionnelle effective (article 24.1) ; lu en liaison avec l'article 120 de ce même texte, du fait que les arguments du présent requérant n'ont pas été motivés dans la décision déférée.

Le requérant n'a pas présenté les moyens **Trois et Quatre.**

Cinq. Vice de forme en vertu de l'article 851.3 LECrim.

DOUZE. Le représentant des sociétés AMEGROVE SOC. COOP. GROVENSE DE MEJILLONES S.A. et PATRARCIS S.L., fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Violation de la loi en vertu des dispositions de l'article 852 LECrim, comme le prévoit l'article 5.4 LOPJ, pour avoir enfreint l'article 24.1 CE.

Deux. Violation de la loi en vertu des dispositions de l'article 849.1 LECrim, pour application indue de l'article 325, lu en liaison avec les articles 330 et 338 CP.

Trois. Violation de la loi en vertu des dispositions de l'article 849.1 LECrim, pour application indue de l'article 325, lu en liaison avec les articles 330 et 338 CP et, par conséquent, également les articles 109, 110, 111, 115, 116 et 117 CP.

TREIZE. Le représentant de la PLATAFORMA CIUDADANA NUNCA MÁIS, fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Vice de forme en vertu des dispositions de l'article 851.2 LECrim, pour ne pas avoir invoqué expressément les faits établis qui ont été prouvés dans l'exposé du jugement.

Deux. Vice de forme. Le requérant se désiste de ce moyen.

Trois. Sur le fondement de l'article 849.2 LECrim, par suite d'une erreur dans l'appréciation des preuves, se rapportant au document appelé « Ejercicio Coruña 2001 », qui figure aux feuillets 5175 à 5183 du dossier, sans pour autant être contredit par d'autres preuves.

Quatre. Violation de la loi en vertu des dispositions de l'article 849.1 LECrim, pour application indue de l'article 325, lu en liaison avec les articles 326, 330 et 338 CP.

Cinq. Violation de la loi en vertu des dispositions de l'article 852 LECrim, sur le fondement de l'article 5.4 LOPJ, pour avoir enfreint le droit à un procès équitable énoncé dans l'article 24.2 CE.

QUATORZE. Le représentant de l'ÉTAT FRANÇAIS, fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Violation de la loi en vertu des dispositions de l'article 849.1 LECrim, pour application induite des articles 325 et 326 e) en lien avec l'article 338 CP, dont les dispositions définissent la qualification du délit contre les ressources naturelles et l'environnement.

Deux. Sur le fondement de l'article 849.1 LECrim, pour application induite de la réglementation sur la responsabilité civile (violation des articles 109, 110 et 116 CP et de la Convention internationale de 1992 sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures).

Trois. Violation de disposition constitutionnelle en vertu de l'article 5.4 LOPJ et de l'article 852 LECrim.

QUINZE. Le représentant du prévenu NIKOLAOS ARGYROPOULOS, fonde son pourvoi sur les **MOYENS** suivants :

Un. Vice de forme en vertu de l'article 851 LECrim, paragraphe 3.

Deux. Violation de disposition constitutionnelle en vertu de l'article 5.4 LOPJ et 852 LECrim pour avoir violé le droit à la protection juridictionnelle effective (article 24.1 CE), ainsi que l'article 9.3 CE faisant référence à l'interdiction du caractère arbitraire et l'article 120.3 CE sur la motivation des décisions.

Trois. Violation de la loi, en vertu de l'article 849.1 LECrim, pour avoir enfreint l'article 240.3 LECrim par défaut d'application de ce dernier.

SEIZE. Après communication des recours formés, les requérants et les défendeurs ont présenté leurs mémoires dans les termes suivants :

Le parquet, après communication du recours présenté par les sociétés ISIDRO DE LA CAL FRESCO, S.L. et autres, demande à ce que le troisième moyen soit déclaré recevable et partiellement accueilli, et que le reste du recours soit déclaré irrecevable et rejeté à titre subsidiaire. Pour le recours présenté par les sociétés PROINSA et autres, il demande à ce que le premier moyen soit

déclaré recevable et partiellement accueilli. Pour le recours présenté par les sociétés AMEGROVE SOC COOP., y autres, il demande à ce que les deuxième et troisième moyens soient déclarés recevables et partiellement accueillis. Pour le recours présenté par le CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE, il demande à ce que le premier moyen soit déclaré recevable et partiellement accueilli. Pour les recours présentés par APOSTOLOS MANGOURAS et NIKOLAOS ARGYROPOULOS, il demande à ce que ceux-ci soient déclarés irrecevables et rejetés à titre subsidiaire. Pour le recours présenté par la XUNTA DE GALICE, il demande à ce que les troisième et cinquième moyens soient déclarés recevables et partiellement accueillis. Il demande à ce que le recours présenté par PLATAFORMA NUNCA MAIS soit déclaré irrecevable. Quant au recours présenté par l'ÉTAT FRANÇAIS, il demande à ce que les premier et deuxième moyens soient déclarés recevables et partiellement accueillis. Pour le recours présenté par l'ASOCIACIÓN ECOLOGISTA ARCO IRIS, il demande à ce que le premier moyen soit déclaré recevable et partiellement accueilli. Enfin, pour le recours présenté par l'avocat de l'État, agissant au nom et pour le compte de l'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE L'ÉTAT, il demande à ce que les moyens un, deux, trois, quatre et cinq soient déclarés recevables et partiellement accueillis.

Après communication des recours présentés, le représentant de NIKOLAOS ARGYROPOULOS demande à ce que le pourvoi en cassation formé par l'État français soit déclaré irrecevable.

Après communication des recours présentés, tous deux par écrit, le représentant des sociétés ISIDRO DE LA CAL FRESCO, S.L., LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA, S.L., CALTRAN, S.A.U., et PASTEURIZADOS DEL MAR, a contesté la recevabilité des recours formés par le parquet et par le prévenu APOSTOLOS MANGOURAS.

Le représentant de la XUNTA DE GALICE a déposé un mémoire pour contester le recours formé par APOSTOLOS IOANNIS MANGOURAS.

Le représentant de APOSTOLOS MANGOURAS a contesté la recevabilité des recours formés par le parquet ; l'avocat de l'État, agissant au nom

et pour le compte de l'Administration générale de l'État espagnol ; celui de l'État français ; celui formé par la Xunta de Galice ; celui d'Amegrove Soc. Coop et autres ; les recours du Conseil régional de Bretagne et de PROINSA et autres ; celui formé par Isidro de la Cal Fresco S.L., et autres et, enfin, celui de l'Asociación Ecologista y Pacifista Arco Iris.

Le représentant de MARE SHIPPING INC a contesté la recevabilité des pourvois en cassation formés par le parquet, l'avocat de l'État, agissant au nom et pour le compte de l'Administration générale de l'État espagnol, l'État français, la Xunta de Galice, Isidro de la Cal Fresco, S.L., et autres et Amegrove Soc. Coop., et autres.

Le représentant du FIPOL 1992 a contesté la recevabilité des pourvois en cassation formés par le parquet, l'Administration générale de l'État espagnol, la Xunta de Galice, l'État français, Isidro de la Cal Fresco S.L., et autres, le Conseil régional de Bretagne (France) et Amegrove et autres.

Dans son mémoire en réponse, le représentant de la mairie de Biscarrosse s'est joint au pourvoi en cassation formé par l'État français.

Le représentant de l'Asociación Ecologista y Pacifista ARCO IRIS a déposé un mémoire dans lequel il procède à instruire l'article. 882 du LECrim.

L'avocat de l'État, agissant au nom et pour le compte de M. José Luis López-Sors, a déposé un mémoire dans lequel il a contesté les recours présentés par PROINSA, le Conseil régional de Bretagne, la Plataforma Ciudadana NUNCA MAIS, Isidoro de la Cal et autres, Amegrove Soc. Coop, et autres, et a demandé à ce que le recours présenté par l'Asociación Ecologista y Pacifista ARCO IRIS soit déclaré irrecevable.

L'avocat de l'État, agissant au nom et pour le compte de l'Administration générale de l'État espagnol, a déposé un mémoire dans lequel il a déclaré recevable le recours du parquet et de la Xunta de Galice, instruit le recours présenté par l'État français et irrecevables les recours présentés par M. Argyropoulos et M. Apostolos Mangouras.

DIX-SEPT. Une fois les parties convoquées en audience, cette dernière s'est tenue le 29 septembre 2015 en présence des avocats des requérants. Le parquet a déposé un mémoire dans lequel il demande la rectification de l'erreur subie dans la requête formulée dans sa demande de pourvoi et l'annulation du jugement, ainsi que le renvoi de l'affaire devant l'Audiencia provincial (tribunal pénal), avec un nouveau jugement qui puisse apprécier les cinq documents mentionnés dans son acte de recours. La défense du Conseil régional de Bretagne renonce à informer. Trois ordonnances de prorogation ont été rendues pour prononcer le jugement, la première en date du 13 octobre 2015, pour un délai de 30 jours supplémentaires, et les deux suivantes les 25 novembre et 17 décembre 2015, pour un délai de 15 jours supplémentaires chacune.

II. EN DROIT

UN. À la date du 13 novembre 2013, l'Audiencia Provincial (tribunal pénal) de La Corogne a rendu un jugement en prononçant l'acquittement d'Apostolos Ioannis Mangouras et Nikolaos Argyropoulos, le capitaine et le chef mécanicien du Prestige, du délit contre l'environnement, des délits d'atteinte aux espaces naturels protégés et de destructions et dégradations, et dans le cas du deuxième prévenu également de désobéissance, pour lesquels ils étaient poursuivis. Tout cela est en relation avec l'atteinte grave au milieu marin et autres dommages provoqués à la suite du déversement de fuel provenant du navire Prestige, lorsque, en date du 13 novembre 2002, une brèche s'est ouverte sur son flanc tribord, alors qu'il naviguait à 27,5 milles à l'ouest du cap Finisterre dans la voie de circulation dénommée Dispositif de séparation du trafic. Celui-ci continua à déverser du fuel par cette ouverture pendant six jours jusqu'à ce que, le 19 novembre, il se brise en deux et coule, alors qu'il se trouvait à 138 milles de la côte. Officiellement, la quantité déversée est estimée à 63 000 tonnes de fuel.

De même, l'Audiencia de La Corogne a relaxé des délits contre l'environnement, des délits d'atteinte aux espaces naturels protégés et de destructions et dégradations, José Luis López-Sors, directeur général de la marine marchande à la date des faits, qui a assumé, pour le compte de l'Administration espagnole, la direction et la responsabilité des opérations de sauvetage et de remorquage du navire pour l'éloigner de la côte.

Finalement, l'Audiencia provincial a condamné le capitaine Mangouras, en tant qu'auteur d'un délit de désobéissance envers l'autorité maritime espagnole, pour avoir manifesté des réticences et son refus d'être remorqué pendant deux et heures et demi, après que l'ordre lui en avait été donné de manière réitérée.

Le parquet, l'Administration générale de l'État espagnol, la Xunta de Galice et l'État français ont introduit un pourvoi contre ce jugement, auquel s'est joint la mairie de Biscarrosse, en revendiquant la condamnation du prévenu Apostolus Ioannis Manguoras, en tant qu'auteur d'un délit d'imprudence contre l'environnement et/ou de destructions et dégradations, et les prononcés de condamnation au civil correspondants, même si l'État français soutient la possibilité d'une condamnation pour dol éventuel, en demandant également la condamnation de Nikolaos Argyropoulos.

Le Conseil régional de Bretagne ; Isidro de la Cal Fresco, Luso Hispana d'Acuicultura S.L., Caltran, S.A.U et Pasteurizados del Mar; Promotora Industrial Sadense, S.A. Unipersonal (Proinsa), Juan Cipriano Fernández Arévalo et Depuradora de Mariscos de Lorbé S.A. ; Amegrove SOC.COOP, Grovense de Mijillones S.A. et Patrarcis S.L. ; et l'Asociación ecologista y pacifista Arco Iris ont également interjeté recours. Tous revendiquent non seulement la condamnation du capitaine Mangouras mais également celle de José Luis López-Sors. Enfin, la Plataforma Ciudadana Nunca Mais a fait appel en demandant la condamnation de ce dernier.

La seule personne condamnée, Apostolos Ioannis Mangouras, a également formé un pourvoi, en réclamant son acquittement, ainsi que le prévenu Nikolaus Argyropoulos, qui sollicite la condamnation des parties de l'accusation aux dépens pour témérité et celle de l'État espagnol pour mauvaise foi.

DEUX. La présentation des recours des poursuivants nous amène à étudier les caractéristiques et la portée de la possibilité de pourvoi des jugements d'acquittement.

Ainsi qu'il a été indiqué dans l'arrêt 397/2015 du 14 mai 2015, lorsque l'Audiencia provincial aura établi les faits qui ont été prouvés, aussi bien objectifs que subjectifs, sur la base, en totalité ou en partie, d'éléments de preuve personnels, la rectification de n'importe lequel d'entre eux pour construire un nouvel exposé des faits qui donne lieu au prononcé d'un jugement de condamnation ou à l'aggravation du précédent, exigera la tenue d'une audience publique au cours de laquelle le prévenu devra être entendu.

Les STC (arrêts du Tribunal Suprême) 154/2011 ; 49/2009 ; 30/2010 et 46/2011, entre autres, insistent sur le fait que le tribunal qui va connaître, au travers d'un recours, du jugement d'acquittement rendu par un autre, doit entendre, personnellement et directement, l'acquitté en instance lors d'un débat public, garantissant le respect du contradictoire et établissant comme unique exception, que seule soit soulevée une question juridique qui, en respectant scrupuleusement les faits établis, ne requiert pas de nouvelle appréciation des preuves, ni personnelles stricto sensu, ni d'autre nature, pour lesquelles l'audition de la personne concernée soit nécessaire. C'est-à-dire, qu'il ne soit pas nécessaire de réaliser une nouvelle appréciation des éléments objectifs et subjectifs du délit, puisque la question en cause est essentiellement d'ordre juridique et repose sur des faits établis. À cet égard, voir entre autres, les STS (arrêts du Tribunal Suprême) 1423/2011, 142/2011, 309/2012 du 12 avril 2012 ; 757/2012 du 11 octobre 2012 ;

1020/2012 du 30 décembre 2012 ; 157/2013 du 22 février 2013, 325/2013 du 2 avril 2013 et l'arrêt STS 691/2014 du 23 octobre 2014.

La jurisprudence du Tribunal Constitutionnel a évolué depuis l'arrêt STC 167/2002, tout comme celle de cette chambre, et toutes deux se fondant sur la CEDH (Cour européenne des droits de l'homme) à ce sujet, elles ont soumis à de sévères restrictions la possibilité de rectifier, au travers du recours, les aspects factuels de jugements d'acquiescement pour consigner un nouvel exposé des faits établis, qui donne lieu à un jugement de condamnation contre la personne qui aurait été acquittée en instance. Cette jurisprudence exige que, sur la base du droit à un procès équitable, et lorsque les questions à résoudre concernent les faits tant objectifs que subjectifs et qu'une appréciation des preuves personnelles est pour cela nécessaire, celles-ci soient produites devant le tribunal qui statue sur le recours ; par conséquent, du point de vue des droits de la défense, le prévenu acquitté en instance doit avoir la possibilité d'être entendu par ce tribunal, dès lors qu'il est le premier à prononcer un jugement de condamnation contre lui par voie pénale.

À cet égard, depuis le jugement de l'affaire Ekbatani contre la Suède du 28 mai 1988, la CEDH a fait valoir que dans les cas où le tribunal saisi du recours doit statuer en fait et en droit, en abordant généralement la question de la culpabilité ou de l'innocence, il ne peut, pour des raisons d'équité de la procédure, rendre une décision sans l'appréciation directe du témoignage du prévenu ayant nié avoir commis le fait délictuel qui lui est reproché. Pour référence, les arrêts de la Cour européenne des droits de l'homme du 27 juin 2000, affaire Constantinescu contre la Roumanie, point 55 ; 6 juillet 2004, Dondarini contre Saint-Marin, point 27 ; 1^{er} décembre 2005, affaire Iliescu et Chiforec contre la Roumanie, point 39 ; 18 octobre 2006, affaire Hermi contre l'Italie, point 64 ; 10 mars 2009, affaire Coll contre l'Espagne, point 27 ; et le jugement déjà cité de l'affaire Ekbatani contre la Suède. Parmi les plus récents, les arrêts suivants de la CEDH vont dans le même sens : affaire Marcos Barrios contre l'Espagne, du 21 septembre 2010, et

García Hernández contre l'Espagne, du 16 novembre 2010 ; l'arrêt de la CEDH du 25 octobre 2011, affaire Almenara Alvarez contre l'Espagne ; l'arrêt de la CEDH du 22 novembre 2011, affaire Lacadena Calero contre l'Espagne ; l'arrêt de la CEDH du 13 décembre 2011, affaire Valbuena Redondo contre l'Espagne ; l'arrêt de la CEDH du 20 mars 2012, affaire Serrano Conteras contre l'Espagne et l'arrêt de la CEDH du 27 novembre 2012, affaire Vilanova Goterris et Llop García contre l'Espagne. Dans certains cas, la CEDH a même soulevé la possibilité d'auditionner les témoins, si l'appréciation de leurs témoignages permet de clarifier les faits contestés.

TROIS. Cette chambre a déclaré, à l'unanimité, que le caractère extraordinaire du pourvoi en cassation écarte toute possibilité de procéder à une audition du prévenu acquitté, faute de couverture légale et du fait qu'elle soit difficilement conciliable avec le sens procédural de la contestation devant le Tribunal Suprême. La possibilité de pourvoi en cassation de jugements d'acquiescement est donc réduite à une double hypothèse avec une portée différente. D'un côté, au travers du moyen tiré de la violation de la loi en vertu de l'article 849.1 LECrim, avec intervention de la défense technique mais sans audition personnelle de l'accusé. De l'autre, lorsque le Tribunal d'instance n'a pas fait droit à la prétention punitive de la partie requérante ou que sa réponse a été arbitraire, déraisonnable ou absurde, de sorte qu'il a ainsi violé les dispositions des articles 24.1, 9.3 et 120.3, tous de la CE, en cherchant à obtenir, du point de vue du droit, une réponse raisonnable avec l'interdiction de tout caractère arbitraire des pouvoirs publics.

Dans le premier cas, la révision sur le fondement de l'article 849.1 LECrim se concrétise par la rectification de l'erreur de qualification juridique à partir des éléments factuels qui figurent dans l'exposé des faits établis, sans effectuer aucune nouvelle appréciation de la preuve produite en instance. Cette possibilité de rectifier des erreurs de qualification juridique tient également compte des erreurs concernant l'interprétation de la nature et la réunion des

éléments subjectifs exigés par la qualification pénale appliquée, lorsque la révision s'effectue d'un point de vue juridique sans modifier l'appréciation du cadre factuel. (Dans le même sens, voir, entre autres, les STS 1014/2013 du 12 décembre 2013 ; 122/2014 du 24 février 2014 ; 237/2014 du 25 mars 2014 ; 309/2014 du 15 avril 2014 et 882/2014 du 19 décembre 2014).

Elle permet une déclaration de droit concernant la qualification juridique des faits qui n'exige ni une nouvelle appréciation de la preuve, ni une modification du fait qui a été prouvé. C'est-à-dire, lorsque la divergence de fond entre le jugement d'acquittement et le jugement de condamnation est strictement d'ordre juridique (voir, entre autres, les STS 500/2012 du 12 juin 2012 ; 138/2013 du 6 février 2013 et 717/2015 du 29 janvier 2015).

Selon les termes de l'arrêt STS 125/2015 du 21 mai 2015, il est déclaré, à plusieurs reprises, que les limites de notre pouvoir de révision des jugements d'acquittement, par voie de cassation pour violation de la loi, avec intervention de la défense technique mais sans audition personnelle de l'accusé, se concrétisent par la rectification d'erreurs de qualification juridique à partir des éléments factuels qui figurent dans l'exposé des faits établis, sans effectuer aucune nouvelle appréciation de la preuve produite en instance. Cette possibilité de rectifier des erreurs de qualification juridique tient également compte des erreurs concernant l'interprétation de la nature et la réunion des éléments subjectifs exigés par la qualification pénale appliquée, lorsque la révision s'effectue d'un point de vue juridique sans modifier l'appréciation du cadre factuel. (Dans le même sens, voir, entre autres, les STS 1014/2013 du 12 décembre 2013 ; 122/2014 du 24 février 2014 ; 237/2014 du 25 mars 2014 ; 309/2014 du 15 avril 2014 et 882/2014 du 19 décembre 2014).

Comme l'expliquent, entre autres, les STS qui viennent d'être citées, la jurisprudence de la CEDH permet la révision de jugements d'acquittement lorsque

le Tribunal Suprême intervient dans les limites de la violation de la loi, en ne réexaminant que les aspects purement juridiques.

La CEDH a apprécié la violation de l'article 6.1 de la Convention européenne des droits de l'homme, lorsque la révision du jugement de condamnation est effectuée en modifiant l'appréciation des faits, mais elle a considéré, a contrario, que la révision de jugements d'acquittement est recevable, même en l'absence de nouvelle audition du prévenu, s'il s'agit exclusivement de statuer sur une question strictement juridique, c'est-à-dire, de modifier l'interprétation des règles juridiques appliquées par l'Audiencia Provincial (arrêts de la CEDH du 10 mars 2009, affaire Igual Coll contre l'Espagne ; du 21 septembre 2010, affaire Marcos Barrios contre l'Espagne ; du 16 novembre 2010, affaire García Hernández contre l'Espagne ; du 25 octobre 2011, affaire Almenara Álvarez contre l'Espagne ; du 22 novembre 2011, affaire Lacadena Calero contre l'Espagne ; du 13 décembre 2011, affaire Valbuena Redondo contre l'Espagne ; du 20 mars 2012, affaire Serrano Contreras contre l'Espagne et du 27 novembre 2012, affaire Vilanova Goterris et Llop García contre l'Espagne ; du 8 octobre 2013, affaire Nieto Macero contre l'Espagne ; du 8 octobre 2013, affaire Román Zurdo et autres contre l'Espagne ; et l'arrêt de la CEDH du 12 novembre 2013, affaire Valbuena Redondo contre l'Espagne)

La révision est conforme à cette jurisprudence lorsque cette chambre se limite à rectifier des erreurs de qualification juridique et à fixer des critères d'interprétation uniformes pour garantir la sécurité juridique, la prévisibilité des décisions judiciaires, l'égalité des citoyens devant la loi pénale et l'unité du droit pénal et du droit de la procédure pénale, sans modifier aucune prémisse factuelle (pour référence, parmi d'autres, arrêts de la CEDH du 16 décembre 2008, affaire Bazo González contre l'Espagne et du 22 octobre 2013, affaire Naranjo Acebedo contre l'Espagne).

La jurisprudence constitutionnelle a statué en ce sens (voir les STC 153/2011 du 17 octobre 2011 et 201/2012 du 12 novembre 2012). L'arrêt numéro 88/2013 du Tribunal Constitutionnel, rendu en séance plénière le 11 avril 2013, déclare que « la violation du droit à un procès équitable est exclue à condition que la condamnation ou son aggravation lors de la procédure de recours, tant que l'audience publique n'a pas eu lieu, ne découle pas d'une modification des constatations de fait sur lesquelles repose le jugement d'instance, mais plutôt sur des questions strictement juridiques (pour référence, les arrêts STC 143/2005 du 6 juin 2005 et 2/2013 du 14 janvier 2013) », et il insiste sur le fait que « si le débat soulevé en deuxième instance traite exclusivement des questions strictement juridiques, il n'est alors pas nécessaire d'entendre personnellement le prévenu dans un procès public, puisque cette audition n'aurait aucun effet sur la décision qui pourrait être adoptée, et dans la mesure où le débat est d'ordre strictement juridique, la position de la partie peut être considérée dûment garantie par la présence de son avocat, qui donnerait effet aux droits de la défense contre les arguments avancés par l'autre partie (pour référence, arrêts STC 45/2011 du 11 avril 2011 et 153/2011 du 17 octobre 2011). »

La fonction essentielle de cette chambre numéro deux du Tribunal Suprême, qui intervient spécifiquement comme organe supérieur de la juridiction pénale selon le rôle que lui attribue l'article 123 CE, est précisément celle qu'elle remplit par la voie de la violation de la loi. Celle-ci permet de rectifier des erreurs de qualification juridique et de fixer des critères d'interprétation uniformes dans le but de garantir l'unité du droit pénal, mais également les principes de sécurité juridique, la prévisibilité des décisions judiciaires et l'égalité des citoyens devant la loi. Le tout sans préjudice de la fonction unificatrice qui, au travers des moyens tirés du vice de forme, se projette sur le droit de la procédure pénale.

En ce qui concerne la fonction de protection des droits fondamentaux, qui relève également des compétences de ce Tribunal de cassation à titre primaire, cette chambre n'intervient pas ici comme organe suprême, puisqu'elle est

déterminée par la jurisprudence du Tribunal Constitutionnel, qui est l'interprète suprême de la Constitution et peut réviser ses décisions dans ce domaine (articles 123 et 161 b CE). Cette révision ne s'applique pas, d'un point de vue constitutionnel, à l'interprétation de la norme pénale ordinaire.

Il est donc très important que le Tribunal Suprême puisse remplir cette fonction unificatrice avec efficacité, lorsque les juridictions qui rendent les jugements commettent des erreurs d'interprétation des règles pénales d'incrimination aussi bien au préjudice de l'accusé, qu'au préjudice des parties victimes ou lésées.

C'est précisément dans ce deuxième domaine (rectification de l'erreur d'interprétation des règles pénales d'incrimination réalisée au préjudice des parties victimes ou lésées), absolument nécessaire pour garantir la sécurité juridique et l'égalité des citoyens devant la loi, que réside la différence entre la compétence juridictionnelle de cette chambre et celle du Tribunal Constitutionnel. En effet, ce dernier ne peut, en règle générale, que rectifier les cas typiques d'excès de pouvoir au travers d'un *recurso de amparo* (recours en inconstitutionnalité) pour violation du principe de légalité des délits et des peines, mais en aucun cas il ne peut rectifier les cas de non-application induite de la règle édictant la sanction, qui ne violent que par défaut le principe mentionné.

QUATRE. La possibilité de rectifier le fait établi sur le fondement de l'article 849.2 LECrim en ajoutant ou en supprimant des éléments fondés sur certains des documents sollicités dans cette affaire qui « [...] démontrent l'erreur du juge », a été consubstantielle au sens du pourvoi en cassation. Cependant, il convient d'avoir à l'esprit que l'appréciation de documents par cette voie de recours ne peut être comprise sans la mention précisée à la fin de l'article 849.2 cité. En effet, celui-ci exige que ces documents ne soient pas « [...] contredits par d'autres éléments de preuve. » Cela veut dire que l'interprétation que fait le Tribunal de cassation de l'appréciation du document sur lequel il est prétendu fonder l'erreur

intervenue en instance, ne peut être appliquée sans une comparaison avec d'autres éléments de preuve, parmi lesquels, se trouve, bien entendu, le résultat mis en évidence par les preuves apportées lors de la séance plénière. Cela nous amène directement aux compétences en matière d'interdiction, domaine déjà consolidé dans la jurisprudence constitutionnelle, de la CEDH et de cette chambre pour apprécier des preuves personnelles, même si elles ne servent qu'à comparer pour tirer des conclusions sur la force probante du document invoqué, qui n'ont pas été portées à la connaissance de la juridiction de jugement qui va annuler un jugement d'acquittement (voir l'arrêt STS 976/2013 du 30 décembre 2013 ; l'arrêt 146/2014 du 14 février 2014 et l'arrêt 374/2015 du 13 mai 2015).

Les termes de l'arrêt STS 70/2014 du 3 février 2014 permettent d'affirmer catégoriquement qu'il est aujourd'hui impossible, en vertu de l'article 849.2 LECrim, de convertir un acquittement (même partiel) en une condamnation par voie de cassation.

CINQ. Le pourvoi en cassation des jugements d'acquittement est également possible lorsque le Tribunal d'instance n'a pas fait droit à la prétention punitive de la partie requérante ou que sa réponse a été arbitraire, déraisonnable ou absurde, de sorte qu'il a ainsi violé les dispositions des articles 24.1, 9.3 et 120.3, tous de la CE, en cherchant à obtenir, du point de vue du droit, une réponse raisonnable avec l'interdiction de tout caractère arbitraire des pouvoirs publics (voir les arrêts STS 178/2011 du 23 février 2011 ; 631/2014 du 29 septembre 2014 et 350/2015 du 21 avril 2015).

Cette chambre a recouru à la distinction entre les effets du droit à la protection juridictionnelle effective et de celui à la présomption d'innocence, dans le sens où le droit à la protection juridictionnelle effective s'applique uniquement au caractère suffisant et à la rectification des arguments utilisés pour affirmer ou nier l'existence des moyens sur lesquels est fondé l'acquittement ou la condamnation, mais pas à l'existence ou l'absence de ces moyens. La violation du

droit à la présomption d'innocence en l'absence de moyens permettant de condamner suppose ainsi l'acquittement du prévenu, alors que, dans le cas d'une violation de la protection juridictionnelle effective, il convient de rendre une nouvelle décision qui s'ajuste à des modèles rationnels et non arbitraires (voir les arrêts STS 178/2011 du 23 février 2011 et 631/2014 du 29 septembre 2014). Dans tous les cas, il est nécessaire de préciser qu'un défaut significatif de motivation qui ne porte pas sur l'appréciation mais sur l'existence en elle-même de preuve suffisante pour fonder la condamnation, constitue en réalité une violation du droit à la présomption d'innocence qui doit directement déterminer l'acquittement.

Mais cette chambre a également signalé qu'elle ne peut pas admettre le recours à la protection juridictionnelle effective dans un moyen pourvoi de présomption d'innocence inversée, qui permettrait au parquet et à la partie civile de l'utiliser en leur faveur, au préjudice des citoyens accusés, pour lesquels ce droit a été établi constitutionnellement comme un pilier fondamental de l'ensemble de notre système de justice pénale (voir l'arrêt STS 892/2007, citant l'arrêt STS du 4 mars 2004 et l'arrêt STS 411/2007, ainsi que les arrêts plus récents STS 631/2014 du 29 septembre 2014 ; 189/2015 du 7 avril 2015 ; 209/2015 du 16 avril 2015 et 246/2015 du 28 avril 2015).

Ce critère a également été mentionné par le Tribunal Constitutionnel, qui a déclaré que « de même qu'il n'existe pas de "principe de légalité inversé", qui octroie au poursuivant un droit à la condamnation pénale lorsque les conditions légales sont réunies (arrêt STC 41/1997 du 10 mars 1997, feuillet 4), il n'existe pas non plus de sorte de "droit à la présomption d'innocence inversé", propre au poursuivant, qui exige la constatation d'un comportement délictueux lorsque celui-ci est la conséquence la plus raisonnable des preuves produites » (arrêt STC 141/2006, FJ (argument juridique) 3).

SIX. Le supposé défaut de rationalité dans l'appréciation, à l'origine de la violation du droit à une protection juridictionnelle effective, n'est pas identifiable

au désaccord personnel du demandeur au pourvoi qui postule son appréciation particulière des preuves dans le sens, bien entendu, de son intérêt (voir l'arrêt STS 350/2015 du 21 avril 2015).

Les paramètres appliqués dans l'appréciation du caractère arbitraire des cas d'acquittal ne peuvent pas non plus être les mêmes que dans les cas de condamnation, puisque cela équivaudrait à la violation du principe de base de notre droit pénal, d'après lequel, toute personne poursuivie est, par principe, innocente, cette innocence pouvant être déterminée tant par l'insuffisance de preuves, au sens objectif, que par l'insuffisance de la force de conviction pour le tribunal de la preuve produite, pourvu que le doute du tribunal compétent pour le jugement soit aussi raisonnable que possible.

La force du principe constitutionnel de présomption d'innocence, capable de surmonter tout élément de preuve à charge et toute motivation de condamnation, ne fait pas contrepoids à l'argumentation lorsqu'il s'agit de rendre, par insuffisance de conviction, un jugement d'acquittal. Par conséquent, le droit à la protection juridictionnelle effective invoqué par l'État, en tant que titulaire du *ius puniendi*, pour annuler un jugement d'acquittal, ne concerne que des cas absolument exceptionnels, et ne peut se construire en inversant, de manière spéculaire, l'argumentation par rapport au caractère raisonnable de l'appréciation portée dans le domaine du droit fondamental à la présomption d'innocence.

En conclusion, dans les cas où l'irrationalité de l'appréciation s'avère concevable pour justifier la violation de la protection juridictionnelle effective de celui qui réclame la condamnation, ce tribunal de cassation ne peut pas remplacer le tribunal d'instance dans l'appréciation d'une preuve dont il n'a pas eu connaissance, et donc, la conséquence de la violation mentionnée ne peut être autre que la nullité du dossier et le renvoi de l'affaire devant le tribunal d'instance pour réexamen.

La possibilité d'annulation fondée sur une éventuelle violation du droit à la protection juridictionnelle effective est subordonnée à une interprétation de la preuve totalement arbitraire. Un simple désaccord avec l'appréciation ne suffit pas, cette dernière doit être absolument irrationnelle ou absurde.

Il convient donc d'aborder sous cet angle les pourvois formés par les requérants contre le jugement rendu par la 1^{re} section de l'Audiencia provincial de La Corogne faisant l'objet du pourvoi.

CHEFS D'INCULPATION CONTRE APOSTOLOS IOANNIS MANGOURAS

SEPT. Comme nous l'avons déjà indiqué, tous les demandeurs au pourvoi, à l'exception de la Plataforma Nunca Mais, demandent la condamnation du prévenu Apostolos Ioannis Mangouras, en tant qu'auteur d'un délit d'imprudence contre l'environnement, et/ou de délits d'atteinte aux espaces naturels protégés et de dommages et destructions. Seul le pourvoi formé par l'État français a mentionné un éventuel agissement à titre de dol éventuel, même si sa demande de condamnation s'est finalement limitée à un délit d'imprudence.

Cependant, pendant l'audience, le parquet a modifié les prétentions de son pourvoi. Ledit pourvoi était fondé sur cinq moyens, le premier relatif à l'erreur d'appréciation des éléments de preuve sur le fondement de l'article 849.2 LECrim, en vertu duquel il demandait une modification des faits établis, et les quatre autres pour violation de la loi sur le fondement de l'alinéa un du même article. Le dispositif de sa requête visait clairement la condamnation du prévenu, M. Mangouras.

Lorsqu'il est intervenu à l'audience, il a modifié ses prétentions. Ladite modification ne consistait pas seulement en la rectification d'une simple erreur

substantielle dans la requête formulée dans son mémoire, laquelle était facilement identifiable. Ses prétentions allaient bien au-delà puisque, en s'appuyant sur la jurisprudence de cette chambre dans les cas de défaut de motivation, il a demandé l'annulation du jugement attaqué et le renvoi de l'affaire devant le tribunal ayant rendu la décision, afin que « les mêmes magistrats prononcent un nouveau jugement, en tenant compte et en appréciant en toute conscience, en vertu de l'article 741 LECrim, les cinq documents mentionnés dans notre acte de pourvoi et sur lesquels est fondé le premier des moyens, formé sur l'article 849.2 LECrim ».

Il s'agit d'un argument introduit tardivement qui, s'il devait aboutir, serait susceptible de mettre les prévenus et les responsables civils dans l'impossibilité de se défendre, lesquels, tel que la défense du prévenu, M. Mangouras, l'avait soulevé lors de l'audience, avaient fondé leur opposition aux pourvois sur les prétentions présentées dans les délais.

L'intervention des parties à l'audience tenue dans le cadre de l'article 896 LECrim doit viser les éléments ou les points les plus pertinents des actes de pourvoi, des pourvois incidents ou des mémoires de contestation, en excluant toute recevabilité de nouvelles questions différentes de celles soulevées dans les délais en vigueur, et contre lesquelles les parties intéressées n'ont pas pu se défendre. Le principe d'égalité des armes qui régit la procédure pénale, également projetée au stade du pourvoi, est ainsi garanti, tout comme la nécessité de respecter le principe du contradictoire et l'exigence de loyauté de procédure (article 11 LOPJ).

La recevabilité de la rectification introduite par le parquet sur la base d'un fait nouveau qui pourrait avoir des conséquences significatives sur l'approche adoptée jusqu'à présent par le parquet, ne se pose même pas. Lors de l'audience, ce dernier a fait allusion aux modifications intervenues dans la jurisprudence de cette chambre, bien qu'il se soit fondé sur des décisions antérieures à la

présentation des pourvois dans cette affaire. Il a ainsi fondé son argument sur la jurisprudence établie par cette chambre dans l'arrêt 334/2014 du 14 octobre 2014 (c'est-à-dire l'arrêt STS 704/2014 du 24 octobre 2014 rendu sur le pourvoi 334/2014) « arrêt qui est un condensé de la jurisprudence constante de la chambre dans des arrêts antérieurs (voir les arrêts STS 545/2010 du 15 juin 2010, 480 et 561, tous deux de 2012, et respectivement datés du 20 mai et du 3 juillet, et l'arrêt 62/2013 du 29 janvier 2013) ». Ici encore, la question des conséquences d'un éventuel revirement jurisprudentiel lorsqu'une jurisprudence constituée préalablement à la présentation des pourvois est invoquée, ne se pose même pas.

HUIT. En définitive, le parquet reproche un défaut de motivation dans la décision déférée, en particulier en ce qui concerne les documents desquels sur lesquels se fonde le premier moyen formé sur le fondement de l'article 849.2 LECrim.

1. Document imprimé daté du 16 mai 2002 et signé par le prévenu, M. Mangouras. Ce document figure au feuillet 42.216 du dossier principal et décrit le résultat des inspections internes des citernes à ballast et de cargaison du Prestige réalisées par ledit prévenu.

2. Original du journal de bord ou de navigation du Prestige, dans lequel figure, à la page 7, la décision du capitaine précédent du Prestige, M. Kostazos, de renoncer à prendre les commandes du navire en raison de son mauvais état. Ledit document a été rédigé et signé en grec par M. Kostazos le 23 juillet 2002, et sa traduction en espagnol figure au feuillet 97.220 du dossier principal.

3. Original du journal de bord ou de navigation du Prestige dans lequel, le capitaine précédent, M. Kostazos, réaffirme, aux pages 45 et 46, sa décision de renoncer à prendre les commandes du navire en raison des nombreuses défaillances de tout type que présente celui-ci. Ledit document a été rédigé et signé en grec par M. Kostazos le mercredi 28 août 2002, et sa traduction en espagnol figure au feuillet 97.234 du dossier principal.

4. Original du fax envoyé depuis le Prestige le 12 septembre 2002 par son chef mécanicien M. Argyropoulos et adressé aux armateurs, dans lequel ce professionnel détaille les nombreuses défaillances observées sur les machines du navire à cette date. Le document figure aux feuillets 171, 172 et 173 de la pièce 3 (dossier fax in out), et a été rédigé en grec et signé par ce professionnel, sa traduction en espagnol étant transcrite au feuillet 10.869 et jointe au dossier principal.

5. Original de la réponse des armateurs au fax précédent envoyé depuis le Prestige le 12 septembre 2002 par son chef mécanicien M. Argyropoulos, adressé « à l'attention du capitaine » et qui figure au feuillet 3 de la pièce 3 (dossier télex email in out), sa traduction en espagnol étant transcrite au feuillet 10.870 et jointe au dossier principal.

NEUF. Le Tribunal Constitutionnel a établi que le droit à la protection juridictionnelle effective visé à l'article 24.1 CE, dans sa dimension de droit à obtenir une décision justifiée en droit, favorable ou contraire, est une garantie face au caractère arbitraire et irrationnel des pouvoirs publics. Cela implique, en premier lieu, que la décision soit motivée, c'est-à-dire, qu'elle contienne les éléments et les moyens d'appréciation qui permettent de savoir quels ont été les critères juridiques sur lesquels la décision a été fondée ; et, en deuxième lieu, le bien-fondé de la motivation doit être juridiquement vérifié, de sorte à garantir que la décision ne soit pas une application arbitraire de la légalité, ne s'avère manifestement pas déraisonnable ni irrationnelle et permette d'éviter des erreurs évidentes puisque, dans ce cas, l'application de la loi ne serait que superficielle (voir, entre autres, les arrêts STC 147/1999, 25/2000, 87/2000, 82/2001, 221/2001, 55/2003, 223/2005, 276/2006, 177/2007, 134/2008 et 191/2011). Il a également précisé que l'atteinte au droit fondamental à la protection juridictionnelle effective n'a lieu que si le tribunal qui a prononcé le jugement commet une erreur substantielle évidente, fait preuve d'arbitraire ou d'une incohérence manifeste, seules circonstances qui peuvent déterminer l'atteinte au

droit fondamental (voir, entre autres, les arrêts STC 37/1995, 46/2004, 51/2007, 181/2007, 20/2009, 65/2011, 132/2011 et 201/2012).

Pour sa part, cette chambre a reconnu que le droit à la protection juridictionnelle effective peut être invoqué par le parquet et les requérants lorsque le Tribunal d'instance, les conditions procédurales étant réunies pour cela, n'a pas fait droit à leur prétention punitive ou donne une réponse arbitraire, déraisonnable ou absurde, de sorte qu'il viole ainsi les dispositions des articles 24.1, 9.3 et 120.3, tous de la CE, en cherchant à obtenir, du point de vue du droit, une réponse raisonnable avec l'interdiction de tout caractère arbitraire des pouvoirs publics. De même, elle a précisé que le droit à la protection juridictionnelle effective s'applique uniquement au caractère suffisant et à la rectification des arguments utilisés pour affirmer ou nier l'existence des moyens sur lesquels est fondé l'acquittement ou la condamnation, mais pas à l'existence ou l'absence de ces moyens. Il convient donc, en cas de violation de la protection juridictionnelle effective, de rendre une nouvelle décision qui conforme à des modèles rationnels et non arbitraires (voir l'arrêt STS 178/2011 du 23 février 2011 et arrêt STS 631/2014 du 29 septembre 2014).

Il est pertinent de revenir sur ce qui a déjà été dit. Les paramètres appliqués dans l'appréciation d'un éventuel caractère arbitraire constaté dans les cas d'acquittement ne peuvent pas être les mêmes que dans les cas de condamnation, puisque cela équivaudrait à la violation du principe de base de notre droit pénal, d'après lequel, toute personne poursuivie est, par principe, innocente, cette innocence pouvant être déterminée tant par l'insuffisance de preuves, au sens objectif, que par l'insuffisance de la force de conviction pour le tribunal de la preuve produite, pourvu que le doute du tribunal compétent pour le jugement soit aussi raisonnable que possible.

DIX. Le premier des documents désignés par le parquet est l'*Informe de Inspección semestral de Tanques* (Rapport d'inspection semestriel des citernes)

signé par le capitaine Mangouras le 16 mai 2002 et versé au feuillet 42.216 du dossier principal. Ledit document ne pourrait, en aucun cas, justifier l'erreur invoquée au travers de l'article 849.2 LECrim.

Afin de pouvoir considérer qu'il y a eu violation de la loi par suite d'une erreur commise dans l'appréciation de la preuve selon les termes prévus par l'article 849.2 LECrim, la jurisprudence de cette chambre numéro deux (voir, entre autres, les arrêts STS 209/2012 du 23 mars 2012 ; 128/2013 du 28 février 2013 ; 656/2013 du 28 juin 2013 et 475/2014 du 3 juin 2014) a consolidé l'exigence des conditions suivantes : 1) Cette procédure doit se fonder sur de véritables éléments de preuve documentaire et non d'une autre nature (témoignage, expertise, aveu), c'est-à-dire que le document en soi doit apporter les éléments de fait contraires à ceux établis par l'Audiencia Provincial, et pas une preuve d'une autre nature, même si elle est documentée dans le dossier ; 2) ledit document doit pouvoir démontrer l'erreur du juge, c'est-à-dire que les faits établis de la décision attaquée puissent apporter un élément factuel qui soit contraire à ce que le document, par sa propre condition et contenu, est capable de justifier ; 3) d'autre part, l'élément dont la preuve est apportée dans le document ne doit pas être en contradiction avec d'autres éléments de preuve, puisque la loi ne privilégie aucune preuve déterminée par rapport à une autre identique ou différente, et lorsqu'il en existe plusieurs portant sur une même question, le Tribunal qui a instruit l'affaire et entendu la quasi-totalité des preuves produites, ainsi que les arguments des parties, a compétence pour apprécier, après examen des unes et des autres, leurs conclusions avec la liberté de jugement prévue à l'article 741 LECrim ; 4) et enfin, il est nécessaire que l'élément contradictoire dont la preuve est apportée soit important, au motif qu'il est susceptible de modifier l'un des prononcés du dispositif, de sorte que s'il porte sur des éléments factuels n'ayant pas ce caractère, le moyen n'est pas recevable car, ainsi que cette chambre l'a d'ores et déjà indiqué, le recours doit porter sur le dispositif et non sur les arguments factuels ou juridiques qui ne sont pas de nature à le modifier.

En définitive, le moyen prévu à l'article 849.2 LECrim a pour but de modifier, supprimer et compléter l'exposé des faits en y ajoutant des données irréfutables dont la preuve a été apportée à l'aide de documents authentiques, en général extrinsèques à l'affaire, qui démontrent directement, et sans avoir à se référer à d'autres éléments de preuve ou de déductions complexes, l'erreur faisant l'objet du litige, qui doit porter sur des points juridiquement pertinents afin que le moyen soit recevable, et à condition qu'il n'existe pas d'autres éléments de preuve contraires dans l'affaire.

ONZE. Le rapport d'inspection du 16 mai 2002 n'est pas un document suffisamment fiable. En effet, il ne constitue, en aucun cas, une preuve valable sans la déclaration de celui qui l'a rédigé, le prévenu, M. Mangouras, lequel a expliqué, lors des audiences tenues les 13 et 21 novembre, que le type d'inspection qu'il avait réalisé ne lui avait pas permis de détecter des dommages importants dans les citernes. Dans la colonne intitulée « Damage/Defects Report No », où sont consignés les dommages, il a d'ailleurs indiqué la mention « NONE », « aucun » en anglais.

Le parquet insiste sur l'importance des notes qui ont été rédigées dans l'espace en blanc réservé aux observations, et qui, d'après la traduction orale du document effectuée lors de l'audience, étaient destinées à apporter des précisions sur les éventuels dommages observés. Les citernes de cargaison 2 et 3 à bâbord et tribord, précisément celles où l'avarie a eu lieu, y étaient mentionnées. Il considère donc arbitraire la décision du tribunal qui a prononcé le jugement qui, selon lui, n'a pas eu connaissance des défaillances structurelles du navire.

Cependant, le prévenu a donné à ce sujet une explication bien différente, en affirmant qu'il avait utilisé l'espace mentionné pour y indiquer les citernes qu'il avait contrôlées. Un tel document ne constitue donc pas une preuve à part entière.

En outre, dans l'hypothèse où l'interprétation que donne le parquet du document s'avérerait correcte, ce dernier serait en contradiction avec d'autres documents apportés au dossier, dont la révision est prévue à l'article 899 LECrim.

Il existe des rapports d'inspection des citernes dont la date est ultérieure au 16 mai 2002 et plus proches de la date des faits mentionnés, signés par le capitaine et l'officier en second, où il est notifié que la structure des citernes à ballast 2 et 3 à bâbord et tribord sont visiblement en bon état.

Le rapport d'inspection trimestriel du capitaine Mangouras, versé au feuillet 68.650 du tome 113 du dossier principal et daté du 15 septembre 2002 (avec le cachet d'admission dans la compagnie maritime daté du 22 octobre 2002), présente des annotations du capitaine qui indiquent que celui-ci avait réalisé l'inspection des citernes à ballast 2 et 3 à bâbord et tribord, en concluant qu'elles se trouvaient visiblement en bon état : « W.B.T. num. 2 P&S, W.B.T. num. 3 P&S —good condition » (Citernes à ballast propre 2, bâbord et tribord, citernes à ballast propre 3 bâbord et tribord, bon état).

En date du 30 octobre 2002, avant de quitter le port de Saint-Pétersbourg, le capitaine et l'officier en second émettent un *Informe de inspección de Tanques de Lastre* (Rapport d'inspection des citernes à ballast), signé par tous deux, dans lequel il est indiqué que suite à une inspection visuelle des citernes, aucune défaillance n'a été détectée. Ledit rapport figure au feuillet 33 du tome I du dossier principal, parmi les documents remis à la police par celui-ci au moment de son arrestation.

L'absence de référence à ce document du 16 mai 2002 en particulier dans le jugement ne peut pas être interprétée comme un défaut de motivation significatif. Étant donné l'étendue de l'affaire et les très nombreux éléments de preuve documentaire et d'autre type apportés, il est impossible de traiter

spécifiquement chacun d'entre eux. De plus, compte tenu des caractéristiques du document en question, il convient de considérer son appréciation dans le cadre de l'interprétation de la déclaration du prévenu, M. Mangouras réalisée par le tribunal qui a rendu le jugement et de l'étendue des inspections effectuées par ce le prévenu. Le jugement précise que les deux prévenus, l'un comme l'autre, ont nié *« catégoriquement que l'état apparent du Prestige présentait des dommages inadmissibles ou soit en si mauvais état qu'ils déconseillaient la navigation du navire »* [original en espagnol, non traduit]. D'autre part, le paragraphe qui résume les résultats des différentes expertises réalisées et que le jugement analyse de manière individuelle, conclut que l'aspect du Prestige *« à première vue, n'était pas alarmant, même s'il n'était pas non plus satisfaisant, et personne (sauf l'expert Francisco Javier del Moral Hernández) n'a été capable de signaler à ce jour où aurait pu être observé avec certitude un défaut qui empêche ou déconseille la navigation [...] »* [original en espagnol, non traduit].

Il est donc impossible d'apprécier un défaut de motivation pertinent et les critères d'appréciation du tribunal qui a rendu le jugement, qu'ils soient ou non partagés, ne peuvent être qualifiés d'arbitraires en ce qui concerne le document analysé, qui, en soi, est dépourvu de force probante.

DOUZE. Le deuxième document désigné par le parquet est le l'original du journal de bord du Prestige, dans lequel l'ancien capitaine, M. Kostazos, a rédigé, à la page 7, sa décision de renoncer à prendre les commandes du navire en raison de son mauvais état. Ledit document a été rédigé et signé en grec par M. Kostazos le 23 juillet 2002, et sa traduction en espagnol figure au feuillet 97.220 du dossier principal.

Le caractère officiel du journal de bord et l'obligation, pour celui qui est aux commandes du navire, de le tenir à jour pendant toute la traversée ne font aucun doute [article 612.3 du *Código de comercio* (Code du commerce) et 82 de la *Ley de Navegación Marítima* (Loi sur la navigation maritime)]. Il est évident

qu'au moment où le capitaine Mangouras a repris les commandes du Prestige, après la période de commandement du capitaine Kostazos, celui-ci a certainement pris connaissance des annotations de son prédécesseur. La langue utilisée par celui-ci ne présentait aucun inconvénient pour la compréhension du document, puisque c'est la langue maternelle du prévenu.

Dans son appréciation, le tribunal qui a rendu le jugement a non seulement tenu compte de ce document mais également des autres signés par M. Kostazos, en se basant sur l'analyse de sa déclaration. À cet effet, il a estimé qu'« *il est vrai que l'ancien capitaine du même navire avait insisté, au cours du procès et de la phase d'instruction, sur le fait que le mauvais état du navire était évident et qu'il en avait averti l'entreprise propriétaire du Prestige par fax, bien qu'il n'ait pas expliqué clairement les raisons pour lesquelles son rapport ne présentait pas un format plus officiel et il n'avait pas noté les défaillances sur les journaux de bord et la documentation officielle du navire.*

Son constat était peut-être correct, et les faits lui auraient donné raison, mais, en même temps, il est difficile de comprendre qu'il n'ait pas essayé de démontrer correctement et formellement son appréciation, et que le navire ait continué à naviguer normalement pendant une durée assez longue »[original en espagnol, non traduit].

Une fois de plus, cette appréciation peut être ou non partagée, mais elle ne saurait être jugée arbitraire. Le document en question présente le contenu littéral suivant :« Par la présente, je notifie par écrit aux armateurs ma décision de renoncer à mon emploi en raison de conditions de vie inadéquates. À ce jour, vous nous avez promis des pièces de rechange pour le navire, des provisions pour l'équipage et un entretien du navire ; mais nous avez pas tenu votre promesse ».

Le ministère fiscal apporte un troisième document qui vient compléter ce dernier. Il s'agit de l'original du journal de bord du Prestige qui décrit en détail,

aux pages 45 et 46, les défaillances observées par le capitaine, M. Kostazos, sur celui-ci, justifiant ainsi sa décision de renoncer aux commandes du navire en raison du mauvais état de ce dernier. Ledit document a également été rédigé et signé en grec par M. Kostazos le 23 juillet 2002, et sa traduction en espagnol figure au feuillet 97.234 du dossier principal.

Le document présente le contenu suivant :« À l'heure indiquée, je réaffirme par écrit ma décision de renoncer à mon emploi en raison des défaillances du navire. Ma décision est due au fait que les armateurs et la compagnie ignorent complètement mes demandes et ne font que des promesses. À ce jour, et depuis que j'assume mes responsabilités, ils ne nous ont fourni aucune pièce de rechange pour le navire, ni les provisions nécessaires pour la sécurité de l'équipage et du bateau, ce qui complique encore plus le travail du capitaine, qui est tenu pour responsable des omissions des armateurs, que je détaille ci-dessous :

1) Des pièces de rechange avaient déjà été demandées pour le système de commande du moteur principal, qui présente actuellement des défaillances qui existaient déjà avant que je n'occupe mon poste et dont le chef mécanicien, George Triantafyllou, était au courant.

Des pièces de rechange sont également nécessaires pour les couchettes et l'alimentation en eau des sanitaires (actuellement nous utilisons un seau pour les nettoyer).

2) Il manque des éléments de réfectoire tels que des assiettes, des fourchettes et des verres.

3) Il manque du linge de maison tel que des draps, des serviettes, actuellement nous ne disposons que d'un seul jeu.

4) Il manque des équipements de protection pour l'équipage tels que des imperméables, des chaussures de sécurité, des bouchons d'oreilles, etc.

5) Il manque des produits adaptés pour la préparation des repas et du pain, ceux dont nous disposons sont inappropriés.

6) Il n'y a pas de distribution simultanée d'eau chaude et d'eau froide. Soit nous avons de l'eau chaude, soit nous avons de l'eau froide, ce qui, la plupart du temps, n'est pas adapté à un usage domestique.

7) Il manque des médicaments.

Je vous informe de cette situation pour me protéger moi-même. Je me suis également vu dans l'obligation de rédiger une notification pour renoncer à mon emploi en raison des défaillances que présente le navire, mais aussi contre les armateurs et les administrateurs, et ce, à compter du 23 juillet 2002. Je rédige ce rapport en grec afin ne pas impliquer l'équipage étranger dans cette affaire. »

Bien que ces documents soient assez parlants, ils ne sont néanmoins pas révélateurs d'un état défaillant ou précaire de la structure du navire. À l'exception des pannes du moteur, faits qui ont été considérés comme prouvés par le tribunal qui a rendu le jugement et même connus du capitaine Mangouras, les autres demandes font surtout référence au ravitaillement du navire.

Un troisième document, rédigé cette fois-ci dans un langage assez expressif, vient compléter les autres. Il s'agit du fax envoyé par M. Kostazos aux armateurs le 16 août 2002, alors que le navire se trouvait à Saint-Pétersbourg. L'original du document rédigé en anglais figure aux feuillets 2.281 et 2.882 et est dûment traduit en espagnol au feuillet 97.216.

« Voici la liste des défaillances détectées à bord du MT Prestige :

1) Les chaudières auxiliaires à bâbord et tribord sont toutes les deux en très mauvais état (les tuyaux sont tordus et corrodés. / les boulons et les écrous du support du collecteur de vapeur de glc à tribord sont cassés / il n'y a aucun type de sécurité).

2) Les réservoirs d'eaux usées, tant à bâbord qu'à tribord, ne fonctionnent plus depuis que nous sommes arrivés au port de Saint-Pétersbourg [tous les déchets sont directement (sic) à la mer. / toutes les pièces sont cassées ou corrodées].

3) Les tuyauteries principales haute et basse pression de succion d'eau de mer présentent des fuites (avec des coquillages et des pièces corrodées).

4) Le condensateur atmosphérique des chaudières présente de nombreux tuyaux bouchés, ainsi que des fuites d'eau de mer au niveau de la chambre à eau chaude. / Ventilation lorsque le chauffage est envoyé vers les citernes de fuel de la cargaison, il y a trop de fuel dans la chambre à eau chaude.

5) Les serpentins de chauffage de la cargaison de toutes les citernes sont extrêmement usés (trop de pertes d'eau potable).

6) Les conditions de la citerne à ballast à bâbord n° 3 sont mauvaises (pièces de la poutre avec des fissures et de la corrosion).

7) Contrôle du déchargement de fuel, les deux tuyaux de déchargement sont obturés.

8) La pression de sortie de la pompe à incendie d'urgence est anormale (xxx incendies, pompe de ballast d'eaux de vidange et s'il y a un inspecteur de ABS).

9) La turbine n° 2 de la pompe à huile de la cargaison ne fonctionne pas, en raison d'un problème au niveau du joint du presse-étoupe. »

Le document est assez expressif dans sa description des défaillances des citernes, où l'avarie, qui a entraîné le naufrage du navire, s'est produite 96 jours plus tard, comme le soutient le parquet. Cependant, le moyen ne peut être fondé sur un tel document puisque le requérant lui-même affirme ne pas être en mesure de garantir que M. Mangouras ait eu connaissance de celui-ci et de son contenu. De plus, l'appréciation du tribunal qui a rendu le jugement est étroitement liée à celle des autres éléments de preuve à caractère personnel, comme, par exemple, la déclaration de l'auteur des documents, le capitaine Kostazos. Une fois de plus, il ne peut être affirmé que cette appréciation, qu'elle soit ou non partagée, constate une « erreur substantielle évidente, en faisant preuve d'un caractère arbitraire ou d'une incohérence manifeste » (voir l'arrêt STS 548/2014 du 27 juin 2014).

TREIZE. Les deux derniers documents revendiqués par le parquet sont, d'une part, le document original du fax envoyé le 12 septembre 2002 par le chef mécanicien du Prestige, depuis le navire, et adressé aux armateurs, dans lequel, ce professionnel détaille les nombreuses défaillances observées sur les machines du navire à cette date. Le document figure aux feuillets 171, 172 et 173 de la pièce 3 (dossier fax in out) et a été rédigé en grec et signé par lui, également prévenu, sa traduction en espagnol étant transcrite au feuillet 10.869 et jointe au dossier principal.

Le deuxième document, quant à lui, contient la réponse des armateurs au fax précédent. Il figure au feuillet 3 de la pièce 3 (dossier fax in out) et sa traduction en espagnol est transcrite au feuillet 10.870 et jointe au dossier principal.

Bien qu'effectivement le tribunal qui a rendu le jugement n'ait pas tenu compte de l'appréciation de ces documents, il ne peut lui être reproché un défaut de motifs. Lesdits documents ont été récupérés sur le Prestige le 18 novembre et n'ont pas été remis immédiatement à l'autorité judiciaire. Le tribunal qui a rendu le jugement n'a pas considéré ces documents, non en raison de l'appréciation d'une violation d'un droit quelconque dans leur obtention, puisqu'ils ont été récupérés sur le bateau une fois que celui-ci avait été abandonné. En réalité, le tribunal qui a rendu le jugement a remis en question l'authenticité et l'intégrité de ces documents en raison du temps qui s'était écoulé entre leur acquisition et leur présentation devant l'autorité judiciaire, c'est-à-dire la chaîne de conservation. Ce prononcé n'a été contesté expressément par aucun des requérants. Par conséquent, il n'y a aucune raison ici non plus d'apprécier une erreur évidente ou un caractère arbitraire dans les conclusions dégagées par le tribunal d'instance, qui puisse justifier la déclaration de nullité sollicitée.

En vertu de ce qui a été exposé, l'argument du parquet introduit ex novo lors de l'audience de cassation et lié au premier moyen du pourvoi n'est, outre le fait d'avoir été présenté tardivement, en aucun cas recevable et doit donc être rejeté. Toutefois, bien que le parquet se soit limité, lors de l'audience, à demander l'annulation de la décision contestée, il n'a pas expressément renoncé aux autres moyens formés dans son pourvoi, qui recourent, en substance, ceux avancés par les autres requérants, dont l'étude est détaillée ci-après.

QUATORZE. Avant d'analyser les motifs de la contestation qui dénoncent la violation de la loi en vertu de l'article 849.1 LECrim, il convient de mentionner ceux qui, en vertu de l'alinéa 2 de cet article, ont dénoncé une erreur d'appréciation de la preuve liée au prévenu, M. Mangouras. Concrètement, cette option est celle choisie par le Conseil régional de Bretagne, Proinsa et d'autres dans leur pourvoi. Ces derniers ont dénoncé l'erreur d'appréciation relative à la déclaration que le capitaine Kostazos avait faite à New York dans le cadre de la procédure lancée par l'État espagnol contre la société de classement ABS et qui figure aux folios 97213 à 97218 du Tome 152 de l'instruction.

Outre l'incapacité du pourvoi en cassation de modifier l'exposé des faits aux circonstances aggravantes pour les prévenus que nous avons déjà mentionnés, une déclaration documentée ne peut en aucun cas être considérée comme un document adéquat sur lequel fonder la réussite du motif selon la jurisprudence de ce tribunal auquel nous faisons référence au point neuf. Ces motifs seront par conséquent rejetés.

QUINZE. Toutes les demandeurs au pourvoi, à l'exception de la plateforme Nunca Mais, ont dénoncé au titre de l'article 849.1 LECrim, l'application induite des articles 325, 326 et 331 du CP en vigueur à la date des faits en ce qui concerne le prévenu Apostolos Mangouras.

Ils considèrent, en substance, que ce dernier a agi de manière imprudente lors de la manipulation du Prestige, contribuant ainsi activement au grave danger de pollution qui s'est matérialisé par des dommages importants occasionnés au milieu marin et à l'écosystème en général suite au déversement de fuel que transportait le navire.

Le pourvoi en cassation utilisé oblige à respecter l'exposé des faits de la décision attaquée et à revoir, à partir de celui-ci, le jugement de qualification rendu par le tribunal d'instance.

L'article 325 du CP en vigueur à la date des faits condamnait les personnes qui « violent les lois ou autres dispositions générales de protection de l'environnement, provoquent ou réalisent directement ou indirectement des émissions, déversements, radiations, extractions ou excavations, envasements, bruits, vibrations, injections ou dépôts dans l'atmosphère, le sol, le sous-sol ou les eaux terrestres, maritimes ou souterraines, avec une incidence y compris sur les espaces transfrontaliers, ainsi que les captages d'eaux qui peuvent nuire gravement à l'équilibre des systèmes naturels. En cas de risque d'effets graves pour la santé humaine, la peine d'emprisonnement se situera dans la fourchette supérieure. »

L'article 326 du CP dans sa rédaction initiale, en vigueur à la date des faits, prévoyait « la peine supérieure en terme de degré, sans préjudice de celles qui pourraient correspondre à d'autres dispositions de ce code, lorsque la perpétration d'un des faits décrits dans le précédent article contribue à l'une des circonstances suivantes • :

b) En cas de non-respect des ordres exprès de l'autorité administrative de correction ou suspension des activités spécifiées par le précédent article.

e) En cas de risque de détérioration irréversible ou catastrophique. »

Selon l'article 331 du CP qui est resté inaltérable, il est également prévu une peine inférieure en termes de degré si les actes ont été commis par négligence grave.

Concernant le bien juridique protégé pour cette circonstance prévue par l'article 325 du CP, la jurisprudence en général et la jurisprudence de ce tribunal en particulier sont d'accord sur la définition de l'environnement et de l'équilibre des systèmes naturels comme bien collectif. D'après l'arrêt STS 89/2013 du 11 février, la protection de l'environnement constitue un bien juridique autonome qui est pénalement sous tutelle en lui-même, décrit dans le code comme « équilibre des systèmes naturels » et qui est devenu une partie du patrimoine des valeurs communément acceptées par notre société. Il est nécessaire de rappeler que l'environnement est un des rares biens juridiques que la Constitution mentionne expressément comme objet de protection ou de tutelle pénale. Par conséquent, l'article 45 de la Constitution établit la nécessité d'appliquer des « sanctions pénales ou, le cas échéant, administratives, ainsi que l'obligation de réparer le dommage provoqué » aux personnes qui porteraient atteinte à l'environnement. Au niveau constitutionnel, le triple front de protection de l'environnement est ainsi reconnu : civil, pénal et administratif. La protection juridique relative à l'environnement doit être accompagnée de mesures administratives et pénales.

L'autonomie de la protection pénale de l'environnement en termes de protection des personnes n'exclut pas que les attaques le concernant puissent également les affecter. Dans ce cas, la circonstance aggravante du dernier alinéa de l'article 325.1 du CP est applicable, outre les éventuelles situations avec délits de coups et blessures ou homicides.

SEIZE. La circonstance de base mentionnée dans l'article 325.1 du CP requiert la convergence de trois éléments essentiels pour évaluer l'incrimination objective du comportement :

a) Provocation ou réalisation directe ou indirecte de l'une des activités polluantes mentionnées dans la disposition.

b) Non-respect d'une norme environnementale extra-pénale, élément normatif exigé sous forme de contravention d'une des lois ou dispositions qui régissent un type d'activités.

c) Création d'une situation de danger grave pour le bien juridique protégé en conséquence de la réalisation de l'activité polluante illicite.

En ce qui concerne le premier élément cité, la conduite classique consiste à provoquer ou à réaliser directement ou indirectement des émissions ou déversements de toute nature dans l'atmosphère, le sol ou les eaux terrestres ou maritimes. Bien que, en principe, le contenu littéral du texte semble mettre en évidence la nécessité d'une forme active de comportement, comme l'a souligné l'arrêt STS 81/2008 du 13 février qui mentionne l'arrêt STS 105/1999 du 27 janvier, la commission par omission est également incluse dans la circonstance, autrement dit, laisser se produire l'émission ou le déversement sans mettre en place les mesures nécessaires pour l'éviter.

Les deux verbes principaux sont : provoquer et réaliser dont la signification n'est pas la même. Notre tribunal a interprété (entre autres STS 105/1999 du 27 janvier ; 96/2002 du 30 janvier et 81/2008 du 13 février) le verbe « provoquer », à la différence de « réaliser », dans le sens de maintenir des émissions ou déversements. L'interprétation contextuelle donne alors lieu à la concrétisation du fait que le déversement peut se faire directement ou indirectement et pas seulement dans le sens subjectif ou personnel, mais dans le sens objectif, finaliste ou directionnel. Elle prétend ainsi inclure toute action humaine qui détermine un déversement ou une émission polluante, de manière directe ou indirecte.

La signification sémantique de certaines expressions comprises dans cette circonstance pénale comme les émissions, déversements, radiations ou injections fait penser que le législateur prétendait réunir l'ensemble des activités de versement de substances polluantes quel que soit l'état de ces substances (solide, liquide ou gazeuse) dans les eaux, le sol ou l'atmosphère.

La jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne a affirmé que le concept juridique environnemental de déversement est celui indiqué dans l'article 1.2 de la Directive européenne 76/464 CE qui se réfère à tout acte imputable à une personne par lequel, directement ou indirectement, est réalisé introduit dans les eaux auxquelles s'applique cette directive une des substances dangereuses mentionnées dans les listes I et II de son annexe (STJC 22301/99 du 29 septembre).

Dans la même optique, la jurisprudence de notre tribunal a identifié comme déversement l'introduction de substances polluantes. Outre les déversements directs, c'est-à-dire ceux qui provoquent l'introduction ou la pénétration de l'élément polluant directement dans l'atmosphère, le sol ou l'eau, elle considère comme déversements indirects dans les circonstances prévues par l'article 325 du CP, les comportements qui, bien que n'ayant pas déterminé une évacuation directe, ont intégré un comportement préalable qui conduit obligatoirement à ce déversement. Notre tribunal a par conséquent considéré que l'article 325 du CP devait s'appliquer, de préférence à l'article 328 qui condamne l'établissement de dépôts ou décharges de déchets toxiques, aux déversements effectués dans des dépôts qui, en raison d'une capacité insuffisante ou de leur perméabilité, s'infiltrèrent et provoquent une contamination (STS 215/2003 du 11 février et STS 1914/2000 du 12 décembre).

DIX-SEPT. Le deuxième élément de la circonstance prévue par l'article 325.1 du CP est d'ordre normatif, il s'agit du non-respect d'une norme extra-pénale. Ce qui signifie que l'action classique est vérifiée suite à la violation des lois et autres dispositions générales de protection de l'environnement. Le texte juridique recueille la législation résultant applicable sur le territoire espagnol, aussi bien communautaire, étatique, autonome que locale, ainsi que celle émanant des traités internationaux signés par l'Espagne et qui, conformément aux dispositions de l'article 96 CE et 1.5 CC, font partie du système juridique espagnol.

DIX-HUIT. Le troisième élément de la circonstance que nous analysons est la survenance d'une situation de danger grave pour le bien juridique. D'après les arrêts STS 481/2008 du 30 décembre et 89/2013 du 11 février, il est nécessaire d'obtenir un résultat qui consiste à créer une situation de danger grave pour le bien juridique protégé.

Le délit contre l'environnement est un délit de mise en danger qui ne nécessite pas de dommage réel du bien juridique protégé. Certaines décisions de ce tribunal l'ont considéré comme un délit de mise en danger abstrait (STS 1828/2002 du 25 octobre, 45/2007 du 29 janvier et le récent arrêt 244/2015 du 22 avril). D'autres décisions l'ont caractérisé de mise en danger spécifique (STS 442/2000 du 13 mars et 708/2009 du 16 juin). La dernière jurisprudence a néanmoins clairement penché en faveur d'un délit de mise en danger éventuel ou potentiel (STS du 25 octobre 2002, 388/2003 du 1^{er} avril, 24 juin 2004, 27 avril 2007, 20 juin 2007, 81/2008 du 13 février, 141/2008 du 8 avril, 89/2014 du 11 février, 840/2013 du 11 novembre et 521/2015 du 13 octobre), une hybridation entre le danger concret et celui abstrait dans lequel la violation de la réglementation administrative ne suffit pas pour pouvoir l'appliquer, mais il faut également : que la conduite soit potentiellement dangereuse.

Dans ces formes délictueuses de danger hypothétique, également appelées de danger abstrait-concret, danger potentiel ou délits d'aptitude, aucun résultat concret de danger n'est caractérisé au sens propre, mais plutôt un comportement adapté à la survenance du danger pour le bien juridique protégé. Dans pareils cas, la situation de mise en danger n'est pas un élément circonstanciel, par contre la pertinence du comportement réellement mis en œuvre pour produire ce danger, l'est.

Comme l'a expliqué l'arrêt STS 141/2008 du 8 avril, la catégorie des délits de mise en danger abstrait-concret ou de danger hypothétique dénommés ne requiert pas la concrétisation du danger sous forme de menace imminente pour un bien déterminé. Seule suffit la création d'une situation de risque d'un point de vue purement ex ante. Conformément à cela, il convient de prouver que la conduite en question, dans les conditions dans lesquelles elle a été réalisée, en plus d'enfreindre les normes de protection de l'environnement, est propre à donner lieu à un risque grave pour le bien juridique protégé.

Tout d'abord, la conduite à adopter doit donc faire partie de celles prévues par l'article 325 du CP, au sens large, et décrite de manière précise afin de permettre l'évaluation à laquelle il est fait référence. Puis, une fois cette conduite est précisée, il est nécessaire d'identifier le risque engendré ou que la conduite pourrait provoquer ou, à défaut, les dommages causés suite à la concrétisation de ce risque. Enfin, il faut personnaliser l'éventuel préjudice pour l'équilibre des systèmes naturels ou pour la santé des personnes. Comme mentionné, l'essentiel dans cet aspect est qu'il s'agit d'une conduite qui engendre un risque qui peut survenir ou non en présence d'autres conduites différentes. La présence d'un dommage réel n'est pas indispensable pour la consommation du délit, mais il s'agit d'une donnée qui permet parfois d'identifier la conduite l'ayant provoqué au vu de l'examen de la causalité pour la soumettre à l'étude.

Et, en troisième lieu, il faut prévoir la gravité à partir du risque. Si le risque n'est pas considéré comme grave, il donnera lieu à des sanctions administratives.

Un danger « grave » doit survenir pour l'environnement, élément de nature évaluative au regard duquel il est important que la jurisprudence, dans sa fonction normative, fournisse des critères permettant d'assurer la sécurité nécessaire dans l'application de la législation.

Comme indiqué dans l'arrêt STS 105/1999 du 27 janvier, sémantiquement, le terme « grave » désigne ce qui provoque ou peut provoquer des conséquences significatives néfastes, impliquant ainsi un jugement de valeur révisable en cassation. Comme le rappelle l'arrêt STS 289/2010 du 19 avril (avec mention des précédents STS 105/1999 du 27 janvier et celui du 30 janvier 2002) pour trouver le taux moyen de gravité auquel se réfère l'article 325.1 du CP, il faudra avoir recours « à la mesure dans laquelle sont mis en danger, aussi bien le facteur anthropocentrique, c'est-à-dire la santé des personnes, que les conditions naturelles de l'écosystème (sol, air, eau) qui influencent par conséquent le sol, la faune et la flore mises en danger. »

L'arrêt STS 194/2001 du 14 février a souligné l'intensité de l'incidence polluante. « C'est l'indice de celle-ci qui déterminera l'importance pénale de la conduite, lorsqu'elle est susceptible d'être caractérisée par le trait classique de gravité. »

L'arrêt STS 81/2008 du 13 février évoque l'intensité de l'acte polluant, la probabilité que le danger se transforme en conséquence préjudiciable, l'ampleur des dommages causés à l'environnement dans lequel il s'est produit, la durée dans le temps, l'affectation directe ou indirecte, la réitération de la conduite, des déversements, émissions, etc., la difficulté de rétablir l'équilibre des systèmes, la proximité des personnes ou des éléments de consommation. Il ajoute également « dans tous les cas, la jurisprudence met en évidence que l'évaluation inévitable

doit tenir compte que le concept de danger est composé de deux éléments essentiels : la probabilité et le caractère néfaste d'une éventuelle conséquence. La gravité doit donc être déduite conjointement des deux éléments, ce qui signifie refuser la qualification en cas de conséquences uniquement possibles ou probables dans le temps, ainsi que dans les cas qui, s'ils se produisent, affectent de manière insignifiante le bien juridique ».

Selon l'arrêt STS 916/2008 du 30 décembre, le plus opportun est d'« indexer le critère de gravité du préjudice à l'intensité de l'acte polluant, à la probabilité que le danger se transforme en conséquence préjudiciable et, enfin, à l'ampleur des dommages causés à l'environnement dans lequel il s'est produit, la durée dans le temps, l'affectation directe ou indirecte, la réitération de la conduite, des déversements, émissions, etc., à la difficulté de rétablir l'équilibre des systèmes, la proximité des personnes ou des éléments de consommation ».

Dans tous les cas, il faudra prendre comme référence les paramètres propres à la circonstance et à toute la législation et comprendre qu'il s'agit d'une gravité moyenne qui laisse une marge pour les cas de risque de détérioration irréversible ou catastrophique qui dépassent la simple circonstance pour devenir une circonstance aggravante.

DIX-NEUF. Pour leur part, les circonstances aggravantes prévues par l'article 326.b) du CP impliquent une désobéissance aux ordres expressément donnés par l'autorité administrative de correction ou suspension des activités polluantes. Il s'agit d'une circonstance aggravation qui repose sur la simple désobéissance à l'encontre de l'administration. Elle requiert le concours de quatre conditions : que l'ordre soit exprès, qu'il provienne d'un organe administratif compétent en termes d'environnement pour ordonner la correction ou la suspension de l'activité et que le sujet ait connaissance de l'ordre et ne veuille pas le respecter.

L'article 326.e) du CP mentionne comme aggravation l'existence d'un risque de détérioration irréversible ou catastrophique. Pour la jurisprudence, il s'agit de l'aggravation qui a le plus de sens, sachant qu'il s'agit de la seule relative à la pertinence de la conduite pour porter préjudice à l'environnement. Ses profils ont été délimités par l'arrêt STS 7/2002 du 19 janvier qui a demandé une interprétation de celle-ci « prudemment rigoureuse et exigeante » en termes de gravité de la peine et afin d'éviter le risque de vider de son contenu la circonstance de base qu'exige un danger grave. À partir de ces paramètres, il signale qu'« il faut comprendre qu'il existe une détérioration irréversible lorsque le dommage causé à l'environnement est susceptible de provoquer des émissions ou déversements polluants atteignant une profondeur telle qu'il ne soit pas possible d'y remédier par la seule capacité régénératrice de la nature, nécessitant ainsi une intervention active de l'homme ». Par conséquent, il y a détérioration catastrophique « lorsque le dommage connaît une intensité et une propagation plus que considérables en raison du nombre d'éléments naturels détruits, de la population humaine affectée et de la durée des conséquences de l'activité polluante ».

Il serait possible de s'opposer à l'interprétation que cet arrêt 7/2002 donne du terme « irréversible » qui, sémantiquement, signifie qu'il n'est pas possible de revenir à l'état antérieur, ni en raison des effets de la nature ni suite à l'intervention de l'homme. L'état actuel de la science et la recherche technologique offrent néanmoins des perspectives de récupération et de régénération autrefois inimaginables. Par conséquent, le fait irréversible reste limité à une expression minimale. Dans tous les cas, le caractère raisonnable de l'interprétation exposée, qui ne peut se limiter aux paramètres de rigueur et d'exigence qui l'encadrent, recommande de tenir compte d'autres éléments d'évaluation tels que la durée ou la complexité des éventuelles procédures de réparation. Dans tous les cas, il est nécessaire d'insister sur le fait que l'évaluation doit être réalisée selon le risque produit et non par rapport à un résultat.

Dans la même optique que l'arrêt STS 2/2002 susmentionné, l'arrêt STS 379/2009 du 8 avril a avalisé la non-application de cette aggravation si la récupération et la régénération de la zone en raison du niveau pluviométrique sont possibles en raison du seul effet de la nature.

VINGT. Les conduites décrites sont punissables lorsqu'elles sont réalisées frauduleusement ou par imprudence grave (art. 331 du CP).

Le délit sera généralement un dol éventuel ou de second degré. L'appréciation d'un délit manifeste est improbable, car en général la conduite potentiellement préjudiciable à l'environnement a lieu dans un but inoffensif pour le droit pénal, comme c'est le cas pour une activité industrielle ou commerciale.

Notre chambre a déclaré, notamment dans les arrêts STS 52/2003 du 24 février, 1565/2012 du 2 mars et 89/2013 du 11 février, que les circonstances subjectives sont incluses en raison du risque grave émanant de la conduite, active ou par omission, qui va de la simple intention au dol éventuel, selon le niveau de représentation de la forte probabilité de la survenance de cette grave situation de mise en danger.

Elle affirme également que toute personne agissant en connaissance du danger engendré par son action sans prendre de mesure pour éviter cette circonstance (STS 327/2007 du 27 avril) commet un délit. Et que la pollution par déversements (STS 1538/2002 du 24 septembre) ne requiert pas de construction frauduleuse spécifique, mais uniquement la survenance du délit, à savoir la connaissance des éléments classiques et la volonté de les réaliser.

Nous nous trouvons, comme nous l'avons déjà dit, face à une forme délictueuse de danger hypothétique, également appelée de danger abstrait-concret, danger potentiel ou dols éventuels, aucun résultat concret de danger n'est caractérisé au sens propre, mais plutôt un comportement adapté à la survenance du danger le bien juridique protégé. Dans pareils cas, la situation de mise en danger n'est pas un élément circonstanciel, par contre la pertinence du comportement réellement mis en œuvre pour produire ce danger, l'est. (STS 388/2003 du 1^{er} avril et 81/2008 du 13 février). Par conséquent, l'élément subjectif du délit n'a pas lieu de se référer à une situation présentant déjà un danger et, encore moins des dommages réels, mais au comportement et à sa pertinence à engendrer une telle situation (STS 141/2008 du 8 avril).

VINGT ET UN. L'article 331 du CP requiert que l'imprudence soit grave. Comme expliqué dans l'arrêt STS 78/2013 du 8 février prononcé en application de cette disposition, conformément à la jurisprudence de ce tribunal (STS 181/2009 et 282/2010), « l'infraction volontaire ou par imprudence doit réunir les éléments suivants : a) la production d'un résultat représentant la partie objective d'une circonstance délictueuse ; b) la violation d'un principe de précaution dont l'aspect interne est le devoir de prévenir du danger et l'aspect externe le devoir d'adopter une attitude conforme aux principes de précaution communiqués au préalable ; et c) la volonté d'avoir une conduite négligente en connaissance du danger, ou sans celle-ci, mais non le fait résultant d'une telle conduite. »

L'arrêt STS 1089/2009 indique que le délit par imprudence « [...] est structurellement configuré d'une part par l'infraction d'une obligation de vigilance interne (obligation subjective de vigilance ou obligation de prévision) qui nécessite de prévenir la présence d'un danger connaissable et l'importance de sa gravité et, d'autre part, par la violation d'une obligation de vigilance externe (obligation objective de vigilance) qui nécessite de se comporter à l'extérieur de manière à éviter des risques non autorisés ou, le cas échéant, à intervenir de sorte à contrôler ou à neutraliser les risques non autorisés provoqués par des tierces

personnes ou des facteurs indépendants de l'auteur, à condition que l'obligation de garantie de celui-ci l'oblige à contrôler ou neutraliser le risque illicite provoqué. Il convient d'ajouter à ces exigences, parmi les comportements actifs, le lien de causalité entre l'action imprudente commise et les conséquences (lien naturaliste ou ontologique) et l'imputation objective des conséquences de la conduite imprudente de sorte que le risque non permis survenu en raison de celle-ci soit celui matérialisé par le résultat (lien normatif ou axiologique). En ce qui concerne les comportements par omission, il conviendra d'agir sur la base du critère hypothétique d'imputation focalisé sur le fait de savoir si la conduite qui a été omise aurait évité, avec une probabilité qui frôle la certitude, d'endommager ou de porter préjudice au bien juridique protégé par le droit pénal ».

Pour distinguer l'imprudence grave de celle qui ne l'est pas, l'arrêt STS 1823/2002 affirme que l'imprudence grave « [...] implique toujours la violation du principe de précaution ou des démarches exigibles les plus élémentaires dans le cadre d'une activité déterminée » et dans des termes semblables, il rappelle l'arrêt STS 537/2005 qui dit que « la jurisprudence de ce tribunal qualifie généralement l'imprudence de grave lorsque les obligations élémentaires que l'on peut exiger de la personne la moins diligente n'ont pas été respectées. Elle est téméraire, comme cela a été plusieurs fois indiqué, lorsqu'elle suppose « un oubli total et absolu des normes élémentaires les plus élémentaires de prévision et de précaution ». Ces considérations sont particulièrement importantes lorsque la situation de risque engendrée en raison d'un comportement imprudent affecte des biens d'intérêt essentiel tels que la vie des personnes et en cas de situation de mise en danger élevée pour ces biens sans adoption des mesures nécessaires de précaution et de contrôle. »

En d'autres termes, l'arrêt STS 1089/2009 susmentionné, affirmait que « [...] la gravité de l'imprudence est déterminée, d'un point de vue objectif ou extérieur, selon le degré de violation de l'obligation objective de vigilance ou de diligence commis par l'auteur, l'ampleur directement liée au niveau de risque non

permis provoqué par la conduite active du prévenu envers le bien sous protégé par le droit pénal ou, le cas échéant, le niveau de risque non contrôlé lorsqu'il a l'obligation de neutraliser les risques qui affectent le bien juridique en raison de la conduite de tierces personnes ou de circonstances purement fortuites. Le niveau de risque autorisé est déterminé par le degré d'utilité sociale de la conduite qu'a eu l'auteur (plus l'utilité sociale est importante, plus le niveau de risque autorisé est important). Enfin, il faut également tenir compte de l'importance ou de la valeur du bien juridique menacé par la conduite imprudente : plus la valeur du bien juridique menacé est importante plus le niveau de risque permis sera faible et plus les exigences de l'obligation de vigilance seront élevées. D'autre part, et d'un point de vue subjectif ou interne (relatif à l'obligation subjective de vigilance), la gravité de l'imprudence sera éclaircie selon le degré de prévisibilité ou de connaissance de la situation de risque en tenant compte pour cela des circonstances du cas en question. De sorte que plus le danger est prévisible ou connaissable, plus le niveau d'exigence de l'obligation subjective de vigilance sera important et plus grave sera sa violation. »

VINGT-DEUX. En l'espèce, comme nous l'avons exposé, toutes les parties concluent que le capitaine Apostolos Ionnis Mangouras a commis un délit par imprudence contre l'environnement, pour avoir réalisé la traversée dans les conditions dans lesquelles il l'a fait et en raison de la manière avec laquelle il a fait face à la crise qui s'est présentée à 14h10 UTC le 13 novembre : l'explosion qui a produit une brèche de grande taille dans le flanc tribord du Prestige par laquelle le fuel qu'il transportait a commencé à se déverser dans la mer. Par conséquent, l'analyse que nous faisons ici est déterminée par l'accusation qui s'est concrétisée dans ce pourvoi en cassation et par le respect de l'exposé des faits prouvés. Respect imposé, d'une part en raison du pourvoi en cassation qui autorise cette révision et, d'autre part, de l'impossibilité déjà mentionnée de le modifier pour révoquer un acquittement ou aggraver une décision de condamnation.

Le tribunal commencera par analyser le rôle des éléments d'incrimination objectifs pour examiner ensuite les aspects subjectifs.

VINGT-TROIS. Le premier élément d'incrimination exigé par l'article 325.1 du CP est le déclenchement ou la réalisation directe ou indirecte d'une des activités polluantes indiquées dans la disposition. Dans le cas d'espèce, le fait de laisser échapper en mer le fuel que transportait le Prestige correspond au concept de « déversement » que nous avons précédemment analysé et qui complète l'élément de la circonstance.

VINGT-QUATRE. Il implique également la violation d'une norme environnementale extra-pénale c'est-à-dire la violation d'une des lois ou dispositions de réglementation relatives au type d'activités concerné, dans le cas d'espèce, il s'agit du transport maritime de substances dangereuses en raison de leur potentiel polluant élevé. La spécificité de cette activité, l'importance du risque envisagé, les intérêts économiques supranationaux qu'elle implique, l'universalité de la mer et la valeur que celle-ci a pour l'écosystème, entre autres facteurs, font que la législation en question n'est pas uniquement nationale, mais que les divers traités internationaux signés par l'Espagne inclus dans son système de sources du droit ayant force de loi (articles 96 CE et 1.5 CC) jouent un rôle déterminant.

1. Il convient tout d'abord de citer la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), signée à Bruxelles le 2 novembre 1973, et le Protocole de 1978, établi à Londres, le 17 février 1978. Il s'agit d'une norme en vigueur en Espagne, car elle a été acceptée par l'État espagnol et publiée au Journal officiel espagnol (BOE) des 17 et 18 octobre 1984.

Cet instrument correspond à la volonté des États signataires de « supprimer totalement la pollution intentionnelle du milieu marin par des hydrocarbures et autres substances nocives et réduire au minimum le déversement accidentel de ces substances ».

Cette norme concerne les « déversements » de substances préjudiciables, à savoir « tout déversement provenant d'un navire pour quelque raison que ce soit et comprend tout type d'échappement, évacuation, débordement, fuite, vidange, émission ou vidage ».

La Convention MARPOL comprend cinq annexes, la première d'entre elles régit l'évacuation des hydrocarbures (Annexe I). Sont considérés comme tels « le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés (autres que les produits pétrochimiques qui sont soumis aux dispositions de l'Annexe II de la présente Convention) et comprend, sans que cela porte atteinte au caractère général de ce qui précède, les substances énumérées à l'appendice I de la présente Annexe ».

En ce qui concerne le cas d'espèce, la règle 11 de l'Annexe I de la convention MARPOL prévoit que les déversements accidentels (« provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ») ne sont pas interdits à condition que « toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. » Les normes internationales qui réglementent ce domaine ont recours à une terminologie commune et, comme nous aurons l'occasion de l'expliquer ultérieurement, incluent les cas d'imprudence grave prévus dans le CP espagnol. Le tribunal partage l'avis exposé par certains requérants dans le sens qu'une interprétation de la Convention MARPOL ne peut omettre comme critères herméneutiques ceux qui inspirent la législation espagnole et européenne. Il convient ainsi de prendre en considération que les déversements provoqués par négligence grave sont également des déversements interdits et punissables de sanctions administratives ou pénales. Cette dernière est l'interprétation du législateur communautaire ayant approuvé la directive 2005/35/CE.

En effet, les articles 4 et 5 de la directive mentionnée, ultérieure aux faits, demandent aux États membres de sanctionner (y compris au pénal) tout déversement d'hydrocarbures se produisant dans les eaux territoriales ou intérieures par imprudence volontaire ou négligence grave (non avec dol éventuel). Les dispositions de la directive ont fait l'objet d'une question préjudicielle posée par la High Court of Justice of England and Wales devant la Cour de justice de l'Union européenne précisément parce qu'elle considérait que les articles 4 et 5 de la directive contrevenaient à la Convention MARPOL. L'arrêt du 3 juin 2008 (CJUE/2008/123) (qui a résolu la question préjudicielle), bien qu'ayant considéré que ce n'était pas son rôle de confronter la légitimité de la directive à celle d'un traité international dont la Communauté ne fait pas partie, comme c'est le cas de MARPOL, a assuré (paragraphe 52) qu'« il incombe à la Cour de justice d'interpréter ces dispositions en tenant compte de la Convention MARPOL 73/78 » et ce, en application « du principe coutumier de la bonne foi ».

L'arrêt explique ensuite que le concept de « négligence grave » est un paramètre parfaitement licite et conforme au principe de sécurité juridique pour poursuivre une personne lorsque les déversements sont considérés comme interdits, entendant ainsi la « négligence grave » comme « une action ou une omission involontaire par laquelle la personne responsable enfreint, de manière évidente, l'obligation de diligence qu'elle aurait dû et pu respecter compte tenu de ses qualités, ses connaissances, ses compétences et sa situation personnelle. »

Enfin, l'arrêt conclut sur la question posée qu'« il n'existe aucun élément pouvant affecter la validité de l'article 4 de la Directive 2005/35 relative au critère général de sécurité juridique ».

2. Convention CNUDM (UNCLOS ou Montego Bay) des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982. Norme en vigueur en Espagne, car elle a été acceptée par l'État espagnol et publiée au Journal officiel espagnol (BOE) du 14 février 1997.

Il s'agit d'une convention également connue au niveau international sous l'acronyme UNCLOS ou traité de Montego Bay. Elle rassemble les droits de protection de l'État côtier au regard de ses eaux territoriales, sa zone contiguë et sa zone économique exclusive, entre autres, pour prévenir, réduire et contrôler la pollution du milieu marin.

L'article 1 de la CNUDM définit les déversements comme :« le déversement de déchets ou autres matières produits directement ou indirectement lors de l'exploitation normale de navires, aéronefs, plateformes ou autres ouvrages placés en mer, ainsi que de leur équipement » (art. 1.5 b) i).

3. Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) du 1^{er} novembre 1974 (Londres). Norme en vigueur en Espagne, car elle a été acceptée par l'État espagnol et publiée au Journal officiel espagnol (BOE) des 16, 17, 18 juin 1980, du 3 septembre 1980 et du 17 mars 1983. Les amendements de cette convention, adoptés par décision internationale du 18 mai 1998, ont également été acceptés par l'Espagne et publiés au Journal officiel espagnol (BOE) du 14 septembre 2001;

Cette convention a été approuvée le 1^{er} novembre 1974 par la Conférence internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, convoquée par l'Organisation maritime internationale (OMI) et est entrée en vigueur le 25 mai 1980. Depuis lors, elle a été amendée à deux reprises par des protocoles : a) le Protocole adopté le 17 février 1978 par la Conférence internationale sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution (Protocole SOLAS de 1978), qui est entrée en vigueur le 1^{er} mai 1981 ; et b) le Protocole adopté le 11 novembre 1988 par la Convention internationale sur le système harmonisé de reconnaissances et de certification (Protocole SOLAS de 1988), qui est entré en vigueur le 3 février 2000 et a remplacé et laissé sans effets le Protocole de 1978, entre les parties dans le Protocole de 1988.

Le principal objectif de la Convention SOLAS est de spécifier les normes de construction, d'équipement et d'exploitation des navires afin d'assurer leur sécurité et celle des personnes à bord. Les dispositions de contrôle permettent

également aux gouvernements signataires d'inspecter les navires d'autres États signataires s'il existe des raisons fondées de penser que le navire et son équipage ne respectent pas substantiellement les exigences de la Convention ou qu'ils transportent des marchandises dangereuses selon la définition qu'en donne la Règle 1 de la partie A du chapitre VII de cette Convention. Cette procédure est connue sous le nom d'État du port.

4. Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures 197, signée à Bruxelles le 29 novembre 1969. Norme en vigueur en Espagne, car elle a été acceptée par l'État espagnol et publiée au Journal officiel espagnol (BOE) du jeudi 26 février 1976.

Cette convention de sauvetage actualise l'ancienne Convention de 1910 en la matière et introduit par la même occasion, à titre de bien juridique protégé, la préoccupation pour l'environnement marin en ce qui concerne le sauvetage des navires en danger. Elle autorise ainsi les États côtiers à prendre des mesures d'autoprotection en cas de pollution par la transmission d'instructions lors du sauvetage, à le superviser et même à l'effectuer directement, avec l'obligation pour le capitaine de collaborer avec l'autorité organisant le sauvetage.

À cet effet, l'art. 9 de la Convention stipule :« Aucune disposition de la présente convention n'affectera le droit de l'État côtier intéressé de prendre des mesures en conformité avec les principes généralement reconnus du droit international pour protéger ses côtes ou intérêts connexes contre toute pollution ou menace de pollution suite à un sinistre maritime ou des actes associés à ce sinistre, de ceux qu'il convient de prévoir de manière raisonnable de graves conséquences préjudiciables, y compris le droit d'un État côtier à donner des instructions liées à des opérations de sauvetage ».

5. Convention internationale sur les lignes de charge, Londres 1966. Norme en vigueur en Espagne, car elle a été acceptée par l'État espagnol et publiée au Journal officiel espagnol (BOE) du 10 août 1968 (modifié par le Protocole

de 1988). Sa finalité est « d'établir des principes et des règles uniformes en ce qui concerne les limites autorisées pour l'immersion des navires effectuant des voyages internationaux, en raison de la nécessité d'assurer la sécurité de la vie humaine et des biens en mer. » De cette manière, si un navire correspond à ces critères, il sera interdit de sortie en mer et devra décharger la cargaison nécessaire jusqu'à ce qu'il soit mis en conformité avec la Convention des lignes de charge et les prescriptions de son certificat de franc-bord.

6. Au niveau national, à la date des faits, la norme de base en la matière était la Loi 27/1992 du 24 novembre relative aux Ports de l'État et à la Marine marchande.

Dans son Chapitre 3 du titre IV, la Loi classe les différentes infractions administratives. Elles comprennent les infractions graves et très graves relatives à la pollution du milieu marin. On distingue par conséquent parmi les infractions graves : « le rejet par négligence » dans des zones de navigation espagnole « de déchets ou autres substances rejetées par des navires, plateformes fixes ou autres constructions sur la mer lorsque cela se produit en violation de la législation en vigueur en la matière » (art. 115 4. a), référence qui a notamment mené à la Convention MARPOL susmentionnée.

La conduite concernée comprend tous les « rejets » qui se produisent dans les « zones de navigation espagnole », concept qui comprend les eaux territoriales et la zone économique exclusive (art. 7.1 LPEMM) et permet de délimiter le cadre territorial applicable de la norme citée qui, conformément à son art. 8.5, concerne « les navires civils étrangers qui se trouvent dans les eaux dans lesquelles l'Espagne exerce des droits souverains, de souveraineté ou de juridiction, avec les limites établies par le droit international, en particulier en ce qui concerne les cas d'immunité ».

Les infractions très graves applicables en cas d'illégalité du déversement se réfèrent aux mêmes conduites réalisées de manière intentionnelle :

a) « Le rejet délibéré à partir de navires ou plateformes fixes ou autres constructions » dans les zones de navigation espagnoles de « résidus, déchets ou autres matières chargées à bord ou déposées à cette fin, excepté sur autorisation expresse ou si celle-ci n'est pas exigée, conformément aux dispositions de la législation spécifique » (art. 116.4.a).

b) « Polluer le milieu marin de manière délibérée par le naufrage de navires ou la destruction de plateformes fixes ou autres constructions » situées dans les zones de navigation espagnoles, « avec les mêmes exceptions mentionnées au paragraphe précédent » (art. 116 4. b). Ces actes ne sont qu'une modalité de « déversement » comme l'établit expressément la Convention LDC/72 : « tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer » (art. 3.1. a) ii).

c) « Le rejet délibéré de déchets ou autres matières provenant, directement ou indirectement, des opérations normales des navires, plateformes fixes ou autres constructions » qui se trouvent dans les zones de navigation espagnoles, « lorsque ces rejets surviennent en violation de la législation en vigueur en la matière » (art. 116.4. c). Nous voici de nouveau en présence de rejets opérationnels réalisés en violation de la Convention MARPOL et des dispositions applicables. Si la conduite négligente était constitutive d'une infraction grave, le délit, lui, est une infraction très grave.

d) « L'introduction délibérée, directement ou indirectement, dans le milieu marin de substances, matériaux ou formes d'énergie pouvant constituer un danger pour la santé humaine, porter préjudice aux ressources paysagères ou biologiques et à la vie marine, réduire les possibilités d'épandage ou entraver d'autres utilisations légales des mers, dans la mesure où cette introduction est contraire à la législation en vigueur ou sans autorisation » (art. 116. 4. d), ainsi que « l'introduction délibérée, directement ou indirectement, dans le milieu marin de substances, matériaux ou formes d'énergie pouvant constituer un danger pour la santé humaine, porter préjudice aux ressources paysagères ou biologiques et à la vie marine, réduire les possibilités d'épandage ou entraver d'autres utilisations légales des mers, dans la mesure où cette introduction est contraire à la législation

en vigueur ou sans autorisation » (art. 115.4.e). La référence à la législation en vigueur se projetait, entre autres instruments, sur la CNUDM, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer susmentionnée.

VINGT-CINQ. Enfin, d'un point de vue objectif, les circonstances prévues par l'article 325 du CP nécessitent la survenance d'une situation de danger grave pour le bien juridique protégé c'est-à-dire pour l'environnement et l'équilibre des ressources naturelles. Le simple fait de transporter 76 972 tonnes métriques de fioul lourd engendre un risque pour la mer et tout le milieu marin. Si, en outre, comme c'est le cas en l'espèce, le transport est réalisé à bord d'un navire vieux de 26 ans et en mauvais état, souffrant d'un excès de tirant d'eau, avec un système de remorquage ancien, effectuant une traversée que la décision attaquée a qualifiée de risquée, en raison des eaux agitées et des conditions météorologiques défavorables, il est clair que ce risque non seulement existait, mais qu'en raison de sa nature, il représentait un fait plus que grave.

Non seulement un risque « grave » a été engendré, mais celui-ci s'est concrétisé par l'une des plus graves catastrophes écologiques survenues au cours de ces dernières années en raison du déversement intense et étendu de combustible qu'a provoqué la brèche qui s'est produite sur le flanc tribord du navire et par laquelle se sont échappées quelques 63 000 tonnes du fuel qu'il transportait.

D'après l'exposé des faits prouvés de la décision attaquée « *en conséquence du déversement prolongé, étendu et intense de fuel, une vaste zone a été contaminée, allant de la côte nord et nord-est espagnole à la côte ouest française, provoquant en outre des dommages dans des installations privées et publiques, ainsi que d'importants préjudices tels que la fermeture ou la réduction de l'activité de commerces directement ou indirectement liés à la pêche et aux fruits de mer, mais réduisant également l'accès à des espaces naturels dont tout le monde peut profiter et avec un impact évident sur le tourisme* ».

Concrètement, « les déversements du *Prestige* ont affecté 2 980 km du littoral, contaminé 1 137 plages, imprégné de bitume 450 000 m² de rochers, provoqué 526,3 tonnes de fuel dans les fonds de la plateforme continentale, la mort de 115 000 à 230 000 oiseaux marins, tous les écosystèmes marins affectés et, une teneur élevée en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dans le biote et les sédiments.

Le littoral affecté s'étend principalement de l'embouchure du fleuve Miño en Galice à la Manche.

Les centres de sauvetage ont recueilli, jusqu'au 16 janvier 2003, plus de 2 170 oiseaux, 176 oiseaux ont été relâchés au Portugal et 25 à certains endroits de Galice, ce qui représente un total de 201 oiseaux, et signifie que le préjudice causé aux oiseaux et à la faune a été important et persiste, notamment dans les ZPS (zone de protection spéciale).

De plus, certaines lagunes et une multitude d'espaces naturels de Galice ont également été touchées, notamment le Parc national des Îles Atlantiques de Galice.

En Cantabrie, ainsi que dans les Asturies et le Pays basque, des plages et des espaces naturels ont également été souillés.

Officiellement, toutes les activités liées à la pêche et aux fruits de mer ont dû être suspendues jusqu'au 17 mai 2003 ».

Le risque et le résultat ne sont pas des concepts équivalents. Le premier exige une évaluation ex ante qui, en l'espèce, comme nous l'avons indiqué au début de ce fondement, a permis de consolider un pronostic concernant son existence et importance. Pronostic qui s'est confirmé après la concrétisation du risque.

Les résultats saisissants exposés concluent non seulement à l'existence d'un risque de détérioration grave comme le requiert l'article 325 du CP, mais également en ce qui concerne la quantité de fuel transportée par le *Prestige*, par une véritable catastrophe qui était prévisible, ce qui mène à l'application des

circonstances aggravantes de l'article 326 e) du CP dans sa version en vigueur à la date des faits.

VINGT-SIX. D'un point de vue subjectif, nous avons déjà indiqué que le délit par imprudence est structurellement configuré par l'infraction d'une obligation de vigilance interne (obligation subjective de vigilance ou obligation de prévision) qui nécessite de prévenir la présence d'un danger connaissable et l'importance de sa gravité ; et par la violation d'une obligation de vigilance externe (obligation objective de vigilance) qui nécessite de se comporter à l'extérieur de manière à éviter des risques non autorisés ou, le cas échéant, à intervenir de sorte à contrôler ou à neutraliser les risques non autorisés provoqués par des tierces personnes ou des facteurs indépendants de l'auteur, à condition que l'obligation de garantie de celui-ci l'oblige à contrôler ou neutraliser le risque illicite provoqué.

Il convient d'ajouter à ces exigences, parmi les comportements actifs, le lien de causalité entre l'action imprudente commise et les conséquences et l'imputation objective des conséquences de la conduite imprudente de sorte que le risque non permis survenu en raison de celle-ci soit celui matérialisé par le résultat. En ce qui concerne les comportements par omission, il conviendra d'agir sur la base du critère hypothétique d'imputation focalisé sur le fait de savoir si la conduite qui a été omise aurait évité, avec une probabilité qui frôle la certitude, d'endommager ou de porter préjudice au bien juridique protégé par le droit pénal.

Conformément à ce qui a été exposé, la première question à régler est de savoir si le capitaine Apostolos Ioannis Mangouras a agi de manière à provoquer un risque illicite ou interdit ou si ses agissements, comme le soutient la décision, étaient dans les limites du permissible, au moins en ce qui concerne l'intensité requise par la circonstance pénale pour laquelle il est accusé. Cette détermination doit se faire à partir du respect de l'exposé des faits prouvés de la décision attaquée,

malgré la considération de certaines affirmations factuelles recueillies pour l'argumentation de celle-ci dans la mesure où elles n'en altèrent pas le sens.

VINGT-SEPT. La décision attaquée part d'une inconnue que la preuve produite n'a pas permis de révéler : la cause de l'avarie qui a provoqué la brèche dans la coque du Prestige et sa gîte. Il s'agit d'une conclusion obtenue à partir de l'analyse de toutes les preuves produites lors de l'audience de jugement que, comme expliqué, notre tribunal doit aujourd'hui attaquer.

Elle indique en effet que « *cette gîte était due à une défaillance structurelle sur le flanc tribord qui a alors causé une brèche de grandes dimensions dans la coque, par laquelle une grande partie de la cargaison s'est déversée dans la mer et s'est déplacée vers le flanc en question, risquant de faire chavirer le navire [...]* La défaillance structurelle était due à une mauvaise maintenance et un mauvais état, passés inaperçus pour ceux qui naviguaient à bord du navire, que cessoit au commandement, ou à n'importe quel autre poste. Ces défaillances ont contribué à fragiliser certaines structures du navire, de sorte que celles-ci n'ont pas pu résister à la houle et aux efforts que leur faisait subir la mer agitée [...] ». Ce point est complété par l'argumentation juridique qui affirme que « *personne ne connaît exactement la cause de ce qui s'est passé, ni quelle aurait dû être la réponse appropriée à mettre en œuvre dans pareille situation d'urgence suite à une grave avarie du Prestige* ».

Elle rejette expressément sur la base de la preuve personnelle que les défaillances étaient évidentes et conclut que l'état de la structure du navire pouvait uniquement être évalué à partir d'inspections rigoureuses dont elle attribue la responsabilité à la société de classification.

Après analyse des nombreuses preuves d'expertises produites, le tribunal qui a rendu le jugement insiste sur le fait que l'état apparent du navire ne laissait pas présager de ses défaillances structurelles. Pour conclure que l'avarie qui a

provoqué le naufrage du navire n'était pas prévisible et que le prévenu ne pouvait pas la prévoir.

Mais, cela dit, la décision analyse également des éléments factuels déterminés qu'elle distingue comme significatifs ou suffisants pour n'imputer à aucun membre de l'équipage du navire un comportement imprudent qui serait pénalement sanctionnable. Éléments sur lesquels les requérants insistent pour remettre en question cette déduction.

VINGT-HUIT. Lorsque le prévenu est parti aux commandes du navire le 31 octobre 2002 du port de Saint-Pétersbourg, il savait que le bateau présentait une série de défaillances. Le pilote automatique était hors service, il devait donc naviguer manuellement. D'autre part, certains serpentins chauffants étaient abîmés. À cet égard, le tribunal qui a rendu le jugement considère que : *« Le Prestige était commandé manuellement puisque le pilote automatique était hors service, fait avéré, mais sans rapport logique ni de cause à effet avec la panne survenue, tout comme les défaillances dans les serpentins chauffants destinés à maintenir le fuel à une température permettant la manipulation du navire et, surtout son transbordement, qui aurait pu nuire à un éventuel sauvetage du navire, mais pas affecter les causes de l'avarie qui ont été analysées »*. Mais, cela dit, l'absence de rapport entre ces défaillances et l'avarie qui a provoqué l'explosion n'amoindrit en rien leur valeur en ce qui concerne l'état général du navire et, à l'aspect qui, d'après la juridiction d'instance, est sans incidence, à savoir la possibilité de transférer la cargaison ou de sauver le navire, qui impliquait néanmoins un risque non négligeable.

VINGT-NEUF. Le tribunal qui a rendu le jugement analyse d'autres éléments factuels dont il juge la valeur réduite en tant que cause adjuvante efficace de l'événement survenu, à savoir les mauvaises conditions météorologiques du moment et l'excès de tirant d'eau.

En ce qui concerne le premier point, l'exposé des faits indique que *« le jour où s'est produite la gîte décrite, les conditions météorologiques étaient considérées défavorables. En effet, ce jour-là, une dépression était centrée sur les îles Britanniques, avec un centre secondaire situé à proximité du cap Finisterre, qui a provoqué une tempête dans la zone »*. Les nouvelles technologies dans le domaine météorologique permettent avec un bon degré de certitude et à l'avance de déterminer les conditions climatiques, tout au moins de manière suffisante pour pouvoir réagir face à celles-ci. Par conséquent, il n'est pas possible de soutenir qu'il s'agissait d'un risque non prévisible et, encore moins, à la saison à laquelle les faits sont survenus.

En ce qui concerne l'excès de tirant d'eau, l'exposé des faits indique que le Prestige *« était en provenance de Saint-Pétersbourg, d'où il était parti le 31 octobre 2002 avec une cargaison de fuel qui a ensuite été complétée dans le port de Ventspils, en Lettonie, dernier port de chargement (l'acquisition du fuel du Prestige figure aux feuillets 13 617 et suivants ; et le certificat d'origine du fuel du Prestige au feuillet 13 813). Son tirant d'eau était alors de 14,05 mètres, soit 0,30 mètre de plus que la valeur normale, ce qui représente 2 150 tonnes de poids supplémentaire, et donc une cargaison à bord de 76 972 tonnes métriques de fuel »*.

D'autre part, l'argumentation juridique ajoute *« au moment des faits, la tempête qui frappait était forte, intense et rendait la navigation difficile, malgré cela d'autres navires ont pu y faire face avec succès au cours de ces jours-là. Le Prestige naviguait quant à lui lentement mais avec une apparente prudence sachant que son tirant d'eau présentait un défaut sans que cet élément n'ait été considéré comme une cause efficace de l'événement survenu, ainsi, le fait de naviguer sur un navire apparemment adapté à des conditions difficiles mais acceptables pour les membres de l'équipage expérimentés ne semble constituer aucune imprudence »*.

Notre tribunal ne partage pas cette déduction. Les conditions météorologiques ont certes été contournées par d'autres bateaux, mais les souffrances subies par un navire dans ces conditions ne peuvent être dissociées de son état de conservation et des conditions générales. Nous avons déjà souligné les défauts concernant la machinerie du navire, ainsi que dans le pilote automatique et les serpentins chauffants. À ces défaillances s'ajoute l'excès de poids qu'implique l'excès de tirant d'eau (augmentation de la partie immergée de la coque du navire au-dessus des niveaux recommandés), conséquence d'une surcharge, ce qui se répercute obligatoirement sur la structure du navire et sa manœuvrabilité.

À partir de ces données, il n'est pas non plus possible de partager, sans modifications, l'avis du tribunal qui a rendu le jugement, lorsqu'il conclut ainsi : *« ayant ainsi réduit l'imputation au simple fait d'avoir été imprudents de se risquer à naviguer sur un navire peu sûr et voué au naufrage. Il semble impossible de soutenir logiquement une telle accusation, car personne n'a démontré qu'ils connaissaient l'état réel du navire à savoir les défauts d'entretien ayant provoqué son naufrage »*. Par conséquent, il convient d'accepter que les prévenus n'en avaient pas connaissance, ce qui ne réduit pas l'importance de ceux qui les avaient bien remarquées, notamment le capitaine Mangouras. En tant que capitaine, il était responsable de la correcte préparation du navire au moment de prendre la mer en veillant à ce que la navigation soit conforme aux niveaux de sécurité appropriés. Il était également responsable de la réalisation des réparations indispensable à cela et, en particulier, du contrôle du poids du chargement. C'est ce qu'indiquent les articles 609 et suivants du Code du commerce en vigueur à la date des faits et les articles 171 à 187, en particulier l'article 182 de la Loi générale de navigation maritime, Loi 14/2014 du 24 juillet, qui succède à celle-ci dans le domaine qui nous préoccupe. Le capitaine était responsable de la sécurité de la navigation et, en particulier, de la prévention du risque de pollution.

Enfin, en raison de son excès de tirant d'eau, le navire s'est trouvé en infraction de la Convention internationale sur les lignes de charge (Journal officiel espagnol (BOE) du 10 octobre 1968).

Par conséquent, les aspects analysés jusque lors sont significatifs pour déterminer si le comportement de M. Mangouras a pu contribuer au risque qui s'est matérialisé en conséquence du déversement de la cargaison du Prestige dans la mer.

TRENTE. Certaines attitudes ponctuelles de son comportement sont également significatives, à partir du moment où la crise est survenue, le bateau a gîté et a commencé à chavirer.

La première manœuvre réalisée par le capitaine Mangouras acquiert ici une importance particulière. Le tribunal qui a rendu le jugement a déclaré prouvé : *« Afin de corriger la gîte et de redresser (remettre en position droite ou verticale ce qui est incliné, en particulier un navire) le navire, le capitaine a alors décidé d'introduire de l'eau de mer, en ouvrant manuellement les vannes afin de faire fonctionner une pompe qui a laissé entrer l'eau dans les citernes à ballast. Cet ordre a été donné en sachant néanmoins que la fatigue des matériaux serait excessive et que l'équipage se trouvait encore à bord. Même si, au bout de quelques heures, le navire s'est redressé, cette opération destinée à corriger la gîte a considérablement détérioré la structure du navire ».*

Les termes de l'exposé parlent d'eux-mêmes. Bien que cette manœuvre ait été saluée comme un acte professionnel destiné à sauver le navire de la situation désespérée dans laquelle il se trouvait, elle était déterminée ou tout au moins conditionnée, par l'état préalable du navire. Le tribunal qui a rendu le jugement a justifié que certaines expertises ont montré que l'opération de lestage qu'exigeait le redressement présentait en théorie comme alternative de transvaser la charge interne. Ce n'est pas ce qui a été fait en l'espèce, probablement parce que cela

s'avérait tout au moins plus difficile, car la panne des serpentins chauffants empêchait de contrôler la température des chaudières et, par conséquent, le chauffage du fuel jusqu'à ce qu'il atteigne le niveau de liquidité exigé pour ce transvasement. À partir de là, le tribunal considère que cette avarie a pu être significative en ce qui concerne le sauvetage du navire.

Cependant, son importance a été majeure, car elle a amené le capitaine Mangouras à opter pour une manœuvre qui a surchargé le navire de sorte que ses structures ont cédé. Il s'agissait sans doute à ce moment-là de la solution la plus appropriée ou la seule possible étant donné l'état déficient susmentionné du navire, mais qui a entraîné l'affaiblissement du navire. Et non seulement cela, mais elle a en outre rendu extrêmement difficile son sauvetage. Elle a augmenté l'excès de tirant d'eau du navire, empêchant ainsi de l'amener jusqu'à un port.

TRENTE ET UN. Autre aspect significatif de l'intervention de M. Mangouras : le remorquage du Prestige.

Aspect qui a été déclaré prouvé dans la décision attaquée affirmant que le Prestige naviguait avec « *un certificat délivré par la société America Bureau of Shipping (ci-après ABS) qui indiquait que ses conditions de navigation étaient conformes aux normes applicables à ce type de pétroliers à compter de sa date d'émission, soit celle du 24 mai 2001 qui figurait initialement sur le certificat, soit celle modifiée par la signature de E.L. Beche, Inspecteur d'ABS, qui a inscrit la date du 16/08/2001, et ce, jusqu'à la date de fin de validité du certificat, le 31/03/2006. Celui-ci signale également, d'une part, la délivrance d'un Certificat de gestion de la sécurité datée du 19 juillet 2001 et valable jusqu'au 20/06/2006, selon lequel, le navire satisfaisait aux prescriptions du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (ci-après, Code ISM), et, de l'autre, qu'il disposait du dispositif obligatoire SOLAS, dûment installé et approuvé par ABS depuis le 26/11/1996, et*

certifié opérationnel lors de la dernière inspection annuelle du navire du 25/05/2002 ».

Les demandeurs au pourvoi divergent sur ce point. Ils soutiennent que le tribunal qui a rendu le jugement commet une grave erreur lorsqu'il déclare que le système de remorquage par la poupe installé sur le navire répondait aux exigences réglementaires de l'IMO (Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale) et de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS pour abréviation en anglais) (Règle 15-1 Chapitre V). Concrètement, la directive applicable pour les requérants est la décision MSC 35 (63), approuvée en date du 20 mai 1994 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale.

Cette décision imposait l'adaptation des systèmes de remorquages par la poupe des navires-citernes afin de garantir leur disponibilité immédiate et réduire ainsi les risques de pollution. Elle requérait également entre autres exigences que le système soit installé à l'avance et de manière contrôlée. Le système d'accrochage devrait être protégé pour pouvoir être actionné dans des délais raisonnables (15 minutes au port) par une seule personne et sans recourir à des moyens électriques externes, en particulier en cas d'urgence lorsque l'alimentation est coupée et les conditions environnementales défavorables.

Le système de remorquage installé au niveau de la poupe du Prestige ne respectait pas ces standards. Pour fonctionner, il nécessitait de la vapeur d'eau et l'intervention conjointe et coordonnée de quatre personnes.

Comme le système installé était certifié par ABS, il n'est certainement pas possible de reprocher au capitaine du navire le défaut de conformité d'équipement au regard de la législation internationale, législation que, d'autre part, sa défense considère inapplicable, car considérée amendée. Le capitaine Mangouras était néanmoins au courant des exigences de la machinerie installée, et, malgré tout,

lorsqu'il a fallu réaliser le remorquage du navire, non seulement il n'y avait pas d'énergie pour produire de la vapeur d'eau, mais il n'y avait personne pour le préparer, car l'équipage avait été évacué. C'est l'une des excuses qu'il avance lorsque l'autorité maritime lui a demandé de le faire. Il est possible que l'évacuation ait été opportune afin d'épargner des vies humaines, mais il est certain que c'est aussi l'une des raisons pour lesquelles, une fois que M. Mangouras a accepté de se laisser remorquer, le contrôle du navire a été difficile et retardé,

TRENTE-DEUX. Mais l'aspect le plus significatif de l'intervention du prévenu, M. Mangouras, concernant le remorquage, est son attitude après avoir reçu l'ordre de l'autorité maritime de fixer le système de remorquage. N'oublions pas qu'il s'agissait de la seule manière de contrôler le navire qui, à ce moment-là, déjà surchargé dérivait vers la côte, augmentant considérablement le risque de pollution.

À cet égard, l'exposé des faits prouvés précise ce qui suit :
« *Le 13 novembre 2002, depuis au moins 17h17, heure à laquelle le CZCS informe le Prestige que le navire va être remorqué pour l'éloigner de la côte, le capitaine n'a cessé de manifester ses réticences et son refus de réaliser une telle manœuvre de remorquage, en prétextant qu'il avait pour cela besoin de l'accord de l'armateur. Il a donc fallu attendre deux heures et demie avant qu'il n'accepte le remorquage* ». Le tribunal qui a rendu le jugement a qualifié cette attitude de délit de désobéissance envers l'autorité au titre de l'article 556 du CP. Sans préjudice de l'analyse ultérieure du pourvoi formé par le prévenu concernant cette décision, la chambre peut désormais avancer que les faits qui soutiennent cette attitude ont été non seulement significatifs en termes de mépris du principe d'autorité par négligence d'un ordre exprès et précis, mais ont également contribué à augmenter le risque de pollution et, par conséquent, de catastrophe écologique dans la mesure où il a été impossible, pendant plusieurs heures, de contrôler le navire et donc le rejet continu qui s'en échappait.

TRENTE-TROIS. La chambre est actuellement en mesure de révéler l'inconnue qui a été posée dans l'argumentation du point vingt-six. De par son intervention, le prévenu Apostolos Ioannis Mangouras a accru le risque permis dans le cadre de son activité en tant que capitaine du Prestige et n'a pas neutralisé ceux que d'autres ont contribué à créer. Tout ceci avec la conséquence d'une violation de l'obligation objective de vigilance qui lui incombait.

Il a entrepris une traversée à un moment où il était prévisible, voire certain, qu'en raison de la zone qu'il allait traverser et de l'époque de l'année, il allait devoir faire face à des conditions météorologiques défavorables.

Il l'a fait à bord d'un navire qui, en faisant abstraction de l'état de sa structure, était ancien et présentait des défaillances opérationnelles dont il connaissait parfaitement l'existence : il devait naviguer en mode manuel, car le pilote automatique ne fonctionnait pas ; avec des chaudières sans serpentins pour chauffer la charge avec l'intensité nécessaire pour faciliter son éventuel transvasement ; avec un système de remorquage qui dans des conditions défavorables était difficile à actionner, car il nécessitait la présence d'au moins quatre hommes pour le déplacer ainsi que de la vapeur d'eau, ce qui le rendait hors d'état de fonctionner en cas d'avarie de la machinerie.

À cela vient s'ajouter un élément qui se situe clairement en infraction du principe de précaution. Parti du port de Saint-Pétersbourg, il a complété sa cargaison dans le port estonien de Ventspils où il a autorisé une surcharge avec un excès de plus de 2 000 tonnes de fuel, entraînant un excès de tirant d'eau. Ceci constitue non seulement une violation flagrante de la législation sur les lignes de charge, mais présente également un accroissement évident du risque en ce qui concerne la navigation dont il était responsable en tant que capitaine et qui, en raison du produit hautement polluant transporté, exigeait des mesures de sécurité plus strictes.

Il s'est mis dans une situation dans laquelle il ne pouvait pas assurer la sécurité du navire en cas de contretemps important, comme ça a été le cas de cette défaillance structurelle qui a entraîné la paralysie de la machinerie et la brèche dans la coque. Il s'agit d'une avarie qui, quelle que soit son origine, ne pouvait pas être considérée comme improbable, surtout sur un navire si ancien. Ce point ne contredit pas le fait que la société de classification ABS ait délivré le certificat de conformité du Prestige pour la navigation. Il s'agit d'une question controversée, puisque deux sociétés pétrolières, la société espagnole Repsol et la société britannique BP, avaient déconseillé son utilisation.

Dans pareille situation, lorsque la défaillance structurelle a entraîné la rupture de la coque, pour remédier à la gêne qui allait mener au naufrage le prévenu a redressé le navire en laissant entrer l'eau de la mer dans les réservoirs. Il a été dit qu'il s'agissait de la manœuvre d'un marin compétent et expérimenté. C'est précisément pour cette raison qu'il ne pouvait pas ignorer que l'augmentation de la charge qu'elle impliquait allait être décisive pour achever de miner la capacité de résistance du navire et rendre encore plus difficile son sauvetage.

Il est certain qu'il a entrepris cette ultime manœuvre alors que le rejet était déjà en cours, mais elle a joué un rôle décisif pour empêcher le contrôle du navire jusqu'à ce que finalement il se fissure.

Enfin, son attitude évasive lorsqu'il a refusé d'exécuter les ordres de l'autorité maritime espagnole, a également contribué à l'augmentation du risque de déversement. Le navire hors contrôle dérivait vers la côte et tout délai dans la reprise de son contrôle augmentait les possibilités de pollution.

Le prévenu, Apostolos Ioannis Mangouras, a décidé non seulement de procéder à une navigation risquée, comme l'a qualifiée le tribunal qui a rendu le jugement, mais il a également provoqué un risque grave, essentiellement en ce qui

concerne le caractère hautement polluant de la substance qu'il transportait. Il s'agit d'un risque qui a dépassé celui autorisé et, en tant que capitaine du Prestige, il s'est placé dans une situation qui l'a empêché de le contrôler dans un moment critique. Le navire a ainsi continué à rejeter du fuel dans la mer pendant plusieurs jours avant de se briser en deux.

Il a par conséquent manqué à l'obligation objective de vigilance qui lui incombait en provoquant des risques non permis et sans neutraliser ceux provoqués par d'autres. Mais également à son devoir subjectif, puisque comme capitaine du navire, il se devait de constater la présence du danger grave qu'il avait pris.

Il a contribué à l'aggravation des conséquences du rejet provoqué en première instance par la défaillance structurelle du navire, car il a rendu plus difficiles les possibilités de sauvetage du navire, et a favorisé son rapprochement de la côte alors qu'il perdait beaucoup de fuel. Ceci a augmenté le danger que représentait le potentiel polluant de ce dernier pour l'équilibre de l'écosystème.

Le comportement du prévenu est un mélange d'action sous certains aspects et d'omission dans d'autres, concernant ceux qu'il n'a pas respectés au regard du devoir de garant qui lui incombait conformément à l'ancien article 11 du CP relatif au transport maritime de substances dangereuses qu'il dirigeait et qui l'obligeait à neutraliser les risques que celui-ci pouvait engendrer. Il a contribué d'une manière et d'une autre à aggraver les conséquences du rejet polluant et à augmenter la possibilité de d'entraîner un préjudice grave à l'équilibre de l'écosystème, danger qui s'est concrétisé par les conséquences catastrophiques survenues.

Il est certain que son comportement n'a pas été le seul élément significatif à l'origine du rejet et des possibilités de le contrôler. D'autres personnes qui étaient tenues de maintenir le navire dans de bonnes conditions de navigation et de les contrôler ont également contribué à ces faits, et n'ont pas été accusées dans cette

procédure, ce qui n'interfère en rien dans l'imputation du résultat engendré, car ces contributions étaient antérieures et c'est en plus du risque provoqué par ces dernières que le comportement du prévenu a été réalisé, dans les conditions déjà exposées.

La jurisprudence de cette chambre (notamment STS 755/2008 du 26 novembre) a indiqué qu'en cas de liens de causalité complexes c'est-à-dire lorsque la conduite du prévenu et, en plus, une ou plusieurs causes imputables à une autre personne ou à un événement fortuit contribuent à un résultat classique, il convient généralement de considérer que, si cette dernière cause existait avant la conduite du prévenu, la possibilité de l'imputation objective n'interfère pas ; par contre, si elle est postérieure, elle peut empêcher cette imputation, lorsque cette cause survenue est tout à fait anormale, imprévisible et étrangère au comportement du prévenu, mais non dans les cas où l'événement ultérieur se situe dans la même sphère du risque créé ou augmenté par le prévenu lui-même par son comportement. Dans ce sens, comme l'affirme l'arrêt STS 940/2004 du 22 juillet, l'action incriminée de la circonstance de l'art. 325 du CP ne devient pas socialement appropriée uniquement en raison du fait que d'autres ont déjà engendré les conséquences. L'action dangereuse capable, conséquemment, d'accroître les dommages environnementaux existants est également punissable. En l'espèce, celle du prévenu Apostolos Mangouras l'était.

TRENTE-QUATRE. L'article 331 CP exige enfin que l'imprudence soit qualifiée de grave, ce qui est le cas en l'espèce. Il en est ainsi aussi bien par l'ampleur de l'infraction de l'obligation de vigilance au regard du risque non autorisé créé et de celui non neutralisé que par l'importance du bien juridique affecté, l'équilibre de l'écosystème. C'est également le cas du point de vue subjectif au regard de la prévisibilité du risque par le prévenu, dans les termes déjà exposés.

Le tribunal qui a rendu le jugement a apprécié une certaine imprudence dans le comportement du prévenu, fondée seulement sur certains des aspects

désormais pris en considération comme « *le pilote automatique, le mauvais état des serpentins de chauffage, la dégradation / l'état hors service du système de remorquage d'urgence situé à la poupe.* » Et n'a pas reconnu la gravité exigée à l'article 331 CP. Cette évaluation juridique peut, en tant que telle, faire l'objet d'une révision en cassation. Tel a été le cas s'agissant de l'intensité de l'imprudence et des facteurs pris en considération pour la qualifier. En respectant scrupuleusement les éléments de fait qui ont été considérés comme prouvés dans le jugement d'instance, il apparaît, conformément à la jurisprudence exposée au début du présent arrêt, que l'infirmité de l'acquittement est possible au regard du délit d'imprudence contre l'environnement, sans que cela n'implique une quelconque violation des droits du prévenu.

TRENTE-CINQ. Les faits qui ont été prouvés concernant le prévenu, M. Mangouras, sont constitutifs, selon ce qui a été exposé, d'un délit d'imprudence contre l'environnement prévu aux articles 325.1 et 326 e), lus en liaison avec l'article 331 CP. L'application de la circonstance aggravante exposée ne saurait être remise en question. En effet, le risque de pollution créé allait au-delà de celui simplement grave exigé pour la qualification de base, dont les contours ont été dépassés par une dimension d'atteinte au milieu marin et à l'écosystème en général, non seulement irréversible, selon les termes qu'exige cette notion juridique et exposés au point vingt du présent arrêt, mais également catastrophique. Un risque qui, au vu des résultats produits, s'est traduit par l'une des pires catastrophes écologiques de ces dernières années, en raison de l'intensité et de l'étendue du déversement, du nombre d'éléments naturels détruits, d'espèces marines touchées et de l'activité économique perturbée.

Un risque qui était prévisible au vu de la quantité de fuel transporté et de l'intensité du déversement suite à la rupture de la coque du navire. Un risque qui, de plus, est objectivement imputable au prévenu au motif qu'il ne pouvait pas l'ignorer en raison de son expérience, qu'il aurait dû l'anticiper et le limiter dans la mesure de ses compétences. Par son action, il a créé un risque et il n'a pas neutralisé celui créé par d'autres. Au contraire, il l'a accentué au-delà de ce qui est autorisé. Conformément à la théorie des liens de causalité hypothétiques, on ne saurait opposer que le risque de catastrophe écologique, très probable ou quasi certain, aurait quand même pu se produire si le prévenu avait respecté les règles de diligence due compte tenu de l'importance de son action.

Les critères à suivre pour affirmer l'imputation objective du résultat sont multiples : la théorie de l'accroissement du risque, la théorie du champ d'application de la norme et la théorie du caractère évitable. L'un quelconque de ces critères peut être retenu dans le cas d'espèce au motif qu'en agissant comme il l'a fait et en éludant certains comportements ainsi qu'il a été indiqué, il a accru le risque d'un déversement incontrôlé.

S'agissant de la théorie du champ d'application de la norme, le résultat ne saurait lui être imputable dès lors qu'il n'est pas un de ceux que la norme en question tend à empêcher. Dans le cas d'espèce, le fait d'éviter le risque de pollution de la mer et des ressources naturelles est un des principaux objectifs de ladite norme.

S'agissant du caractère évitable qu'une partie de la jurisprudence dénommée « lien de causalité hypothétique », nous venons de faire référence à l'importance de son action.

Sur ce point, les aspects déjà soulignés concernant le comportement du capitaine Mangouras avant le déversement suffisent. Il a accepté de naviguer dans des conditions climatologiques défavorables, sur un navire vieillissant présentant des défaillances opérationnelles comme le pilote automatique et les serpentins de chauffage défectueux, un système de remorquage situé à la poupe dont l'utilisation était difficile en cas d'urgence, un excès de chargement et un excès de tirant d'eau. Ainsi qu'il a été indiqué, il s'est mis dans une situation qui ne lui permettait pas de contrôler la sécurité du navire en cas de panne importante des machines, ce qui, au vu de l'âge du navire et des dysfonctionnements, ne pouvait pas être imprévisible pour un marin expérimenté, qui connaissait le navire pour en avoir déjà été le capitaine auparavant et qui connaissait les utilisations auxquelles il était destiné. Avant cette traversée qui serait sa dernière, le Prestige avait été utilisé pour ravitailler des navires en hydrocarbures et, lors de la manœuvre d'avitaillement, ces derniers devaient s'accoster. En d'autres termes, il avait abandonné son activité principale de transport.

Lorsque la situation d'urgence est apparue suite à l'avarie qui a fracturé la coque, quelle qu'en soit la cause, le prévenu a contribué à augmenter le risque avec des actions qui ont eu des conséquences décisives sur la capacité de résistance du navire et qui ont rendu le sauvetage difficile. Le redressement grâce à une

surcharge supplémentaire, qui à son tour a augmenté l'excès de tirant d'eau à un niveau qui ne permettaient pas le sauvetage du navire dans des conditions de sécurité et, enfin, sa réticence à respecter les ordres de l'autorité maritime, ont entravé et ralenti les manœuvres de sauvetage, tandis que le navire qui déversait du fuel avançait, menaçant, vers la côte, dont il s'est approché à un peu plus de quatre milles nautiques.

TRENTE-SIX. Ainsi que l'a estimé le tribunal qui a rendu le jugement, le comportement du capitaine Mangouras a été idoine pour intégrer la base factuelle du délit de désobéissance, ce qui, après avoir apprécié l'existence d'un délit contre l'environnement visé à l'article 325 CP, conduirait à la qualification aggravée prévue à l'article 326.b) CP en vigueur à la date des faits, lequel prévaut sur l'article 556 au regard du principe de spécialité et en vue d'éviter une double sanction (STS 875/2006 du 26 septembre 2006). Cela, dans la mesure où nous pourrions dissiper les doutes soulevés par la jurisprudence quant à la possible commission par imprudence de cette circonstance aggravante. Cette question ne sera pas abordée maintenant étant donné qu'en optant aussi bien pour la qualification d'imprudence visée à l'article 326 b) que pour la confirmation de la condamnation pour le délit de désobéissance prévu à l'article 556 du CP, concours d'infractions fondé sur la qualification d'imprudence de base de l'article 325 du CP, il conviendrait de considérer des faits dont la preuve a été apportée pour définir une action qui, dans son ensemble, s'est révélée d'une imprudence grave et a ainsi contribué à la production et au maintien de déversements idoine pour créer un danger catastrophique pour l'environnement. Le fait de considérer de nouveau cette séquence factuelle pour justifier aussi bien la circonstance aggravante que le délit de l'article 556 conduirait donc à une double sanction, ce qui est contraire au principe non bis in idem. Ceci impliquerait donc de laisser sans effets la condamnation de la juridiction d'instance au titre de ce dernier délit.

TRENTE-SEPT. Le danger décrit s'est matérialisé par la catastrophe écologique causée, ce qui nous amène à d'éventuels liens de causalité entre le délit apprécié et les dommages par imprudence.

Dans le domaine du droit de l'environnement, il existe, entre autres délits de mise en danger, des problèmes particuliers de concours d'infractions lorsque le danger créé se traduit en outre par des résultats matériels. En l'espèce, le déversement idoine pour créer le risque puni à l'article 325 du CP s'est matérialisé par les résultats indiqués, ce qui contraint à déterminer le lien entre le délit de mise en danger et celui d'atteinte, à savoir s'il s'agit d'un concours de lois ou de délits. Une telle analyse ne saurait éluder la dimension collective du délit en question qui protège des intérêts supra-individuels qui cumulent les éventuelles individualités matérielles. En tout cas, le principe fondamental consiste à éviter le *bis in idem*.

En vertu d'une jurisprudence confirmée de cette chambre, lorsque le danger se matérialise par des lésions ou le décès d'une personne, le lien entre le délit de mise en danger et celui d'atteinte est apprécié (voir, entre autres, les arrêts 463/2013 du 16 mai 2013 et 244/2015 du 22 avril 2015).

Lorsqu'il s'agit de biens matériels, l'arrêt STS 1828/2002 du 25 juillet 2002 a reconnu le lien de causalité entre un délit contre l'environnement et un délit de dommages par imprudence. Dans ce cas toutefois, les dommages concernant des biens privés étaient parfaitement identifiés et ils ne comblaient pas tous ceux qui auraient pu être causés en raison du danger créé.

En l'espèce, l'exposé des faits établis décrit, d'une manière générale, les effets causés par le fuel provenant du Prestige, parmi lesquels seuls des biens matériels ont été matérialisés et aucun bien juridique personnel. Les conséquences du déversement provoqué sont décrites de manière générale, ce qui empêche non seulement d'individualiser les différents propriétaires affectés mais également l'étendue même du dommage causé et, partant, ne permet pas de délimiter

certaines notions dont la qualification est importante. En d'autres termes, ce qui compose le dommage au sens juridico-pénal et en tant qu'hypothèse objective du délit dont il tire son nom. Le dommage entendu comme la destruction de la chose (équivalent à la perte totale de sa valeur), le fait de la rendre inutile (disparition de ses utilisations et qualités) ou l'atteinte à l'objet même, à savoir sa destruction partielle, une atteinte à son intégrité ou à sa valeur. Une notion différente d'autres effets qui sont un dommage dérivé du risque créé mais qui ne constituent pas un dommage au sens strict comme les frais engendrés pour nettoyer les côtes ou autres.

Dès lors, les prétentions du parquet, de Proinsa et du Conseil régional de Bretagne qui ont demandé d'apprécier d'un délit de destructions et dégradations en concours avec celui-ci ne sauraient être accueillies. Il n'est toutefois pas possible d'écarter les prétentions de l'avocat de l'État et de celui de la Xunta de Galice car si tous deux ont demandé la qualification de dommages par imprudence, c'est à titre subsidiaire du délit contre l'environnement.

TRENTE-HUIT. Le pourvoi formé par Isidro de la Cal Fresno et autres, et celui formé par Amegrove, portaient également sur l'application de l'article 330 CP, qui punit quiconque, dans un espace naturel protégé, porte gravement atteinte à l'un des éléments qui ont servi à le qualifier, un argument qui doit être rejeté.

L'expression « espace naturel protégé » est une notion juridique qui renvoie à la législation non pénale : à la date des faits, à l'article 10 de la loi 4/1989 du 27 mars 1989 relative à la conservation des espaces naturels, de la flore et de la faune sauvages ; aujourd'hui, à la loi 42/2007 du 13 décembre 2007 relative au patrimoine naturel et à la biodiversité. L'article 28 de ladite loi (numérotation qui fait suite à la modification introduite par la loi 33/2015 du 21 septembre 2015, entrée en vigueur le 7 octobre, ancien article 27) stipule : « Sont considérés comme espaces naturels protégés les espaces du territoire national, y compris les eaux continentales et le milieu marin, ainsi que la zone économique exclusive et

la plateforme continentale qui remplissent, au moins, une des conditions suivantes et qui sont déclarés en tant que tels : a) abriter des systèmes ou éléments naturels représentatifs, singuliers, fragiles, menacés ou présentant un intérêt écologique, scientifique, paysager, géologique ou éducatif particulier ; b) spécialement affectés à la protection et à la conservation de la diversité biologique, de la géodiversité et des ressources naturelles et culturelles associées ».

L'article 30 de la même loi (ancien article 29) stipule : « En fonction des biens et des valeurs à protéger et des objectifs de gestion à atteindre, les espaces naturels protégés, qu'ils soient terrestres ou maritimes, sont classés, au moins, dans l'une des catégories suivantes : a) parcs ; b) réserves naturelles ; c) zones maritimes protégées ; d) monuments naturels ; e) paysages protégés.

Il incombe aux communautés autonomes de déclarer et de déterminer la modalité de gestion des espaces naturels protégés sur leur territoire. Il incombe à l'Administration générale de l'État espagnol de déclarer et de gérer les espaces naturels protégés en milieu marin, à l'exception des cas où il existe une continuité écologique entre l'écosystème marin et l'espace naturel terrestre, objet de la protection, étayée par la preuve scientifique existante la plus fiable. Auquel cas, ces attributions sont réservées aux communautés autonomes (article 37). »

TRENTE-NEUF. Au-delà de toute analyse concernant d'éventuels concours d'infractions dudit l'article 330 CP, le rejet de son application est motivé par le fait que l'exposé des faits de la décision attaquée qui est contraignant pour cette chambre, comme nous l'avons déjà indiqué, ne permet pas de déduire les cas dans lesquels il s'appliquerait, aussi bien en ce qui concerne l'identification de l'espace protégé affecté, que de la gravité des dommages subis par certains des éléments qui ont servi de base à sa qualification en tant que tel.

L'exposé des faits de la décision attaquée parle d'atteinte aux « espaces naturels » sans que sa nature ne soit en rien précisée, et sans indiquer si un ou

plusieurs de ces espaces bénéficient d'une protection particulière. Le seul espace identifié, sans que l'étendue du dommage ne soit toutefois précisée, est le *Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia* (Parc national des Îles Atlantiques de Galice). Cette identification n'est pas suffisante pour considérer qu'il a été porté atteinte à certains des éléments qui ont servi à le classer en tant que tel, dont la description doit se trouver dans l'instrument juridique qui déclare l'espace en question (voir en ce sens l'arrêt STS 876/2006 du 6 novembre 2006).

Pour ces mêmes raisons, il y a lieu de rejeter l'application de l'article 338 du CP compris dans les dispositions communes non seulement aux délits contre l'environnement mais également à tous ceux prévus dans le titre XVI du livre II du Code pénal espagnol, invoqué dans les pourvois du parquet, de l'État français, du Conseil régional de Bretagne, d'Isidro de la Cal et autres, d'Amegrove et d'Arco Iris.

Le champ d'application de cet article est plus large, il concerne donc tout le titre XVI et exige moins de précisions que l'article 330 du CP. L'article 338 du CP prévoit une peine supérieure à celles prévues lorsque les comportements définis dans ledit titre « portent atteinte à un espace naturel protégé ». Dès lors, même dans le cas où l'allusion au Parc national des Îles Atlantiques de Galice dans l'exposé des faits serait suffisante pour comprendre qu'il s'agit d'un espace protégé, l'absence de spécification minimale du degré ou de l'intensité de l'atteinte ne permet toutefois pas d'étayer cette circonstance aggravante. Sur ce point, conformément au critère fixé dans l'arrêt STS 1664/2002 du 28 mars 2003, la circonstance aggravante visée à l'article 338 du CP exige de déterminer quel espace naturel en particulier a été atteint et de quelle manière.

QUARANTE. Il y a donc lieu de conclure l'examen des différents arguments des requérants sur le fondement de l'article 849.1 LECrim eut égard au prévenu, M. Mangouras, arguments auxquels une réponse aux moyens soulevés a

été apportée, au travers de l'article 852 LECrim relative à la violation du droit à la protection juridictionnelle effective pour déduction non fondée en ce qui concerne l'imprudence qui lui est reprochée (les deux premiers moyens du pourvoi formé par la Xunta de Galice et pourvoi de l'État français). En ce qui concerne la portée des prétentions soutenues par chacun des requérants, conformément aux termes examinés, elles sont toutes partiellement recevables au motif qu'aucune des qualifications proposées n'a été jugée recevable dans son intégralité. Car outre ce qui vient d'être mentionné concernant les destructions et dégradations, les dommages aux espaces protégés et la circonstance aggravante de l'article 338 du CP, les pourvois selon lesquels la désobéissance attribuée au prévenu ne constituait pas un délit isolé mais qu'elle devait être intégrée au délit contre l'environnement considéraient également que cette désobéissance devait être prise en compte dans la circonstance aggravante de l'article 326.b) du CP.

CHEFS D'INCULPATION CONTRE NIKOLAOS ARGYROPOULOS

QUARANTE ET UN. Dans son pourvoi, l'État français demandait également la condamnation du prévenu, Nikolaos Argyropoulos, chef mécanicien du Prestige au moment des faits, en tant qu'auteur d'un délit contre l'environnement.

Les limites de la révision en cassation des jugements d'acquiescement pour des motifs liés à l'appréciation des preuves qui incombent à la juridiction ayant prononcé l'acquiescement ont déjà été exposées dans le préambule du présent arrêt. Il a également été souligné que le défaut de rationalité de l'appréciation de la violation du droit à une protection juridictionnelle effective ne saurait être identifiée au désaccord personnel du demandeur au pourvoi qui demande son appréciation particulière. Et que la possibilité d'annulation fondée sur une éventuelle violation du droit à la protection juridictionnelle effective est subordonnée à une interprétation des moyens de la preuve totalement arbitraire car irrationnelle ou absurde.

Le tribunal qui a rendu le jugement a considéré qu'il n'avait pas été apporté la preuve du manquement des prévenus, parmi lesquels M. Argyropoulos, en ce qui concerne les missions de contrôle, d'inspection, de conservation et d'entretien qui pouvaient leur incomber et il a conclu que si une quelconque imprudence pouvait lui être imputée, elle n'atteindrait pas la gravité qu'exige le délit par imprudence contre l'environnement visé aux articles 325, 326 et 331 du CP.

Ainsi et en ce qui concerne ses agissements en tant que chef mécanicien, il a considéré qu'on ne saurait *« lui imputer une quelconque infraction dérivée du fait d'avoir fait fonctionner les machines du navire au motif que même s'il a été dit que les vibrations pouvaient avoir affecté la brèche dans la coque, cette dernière a résisté plusieurs jours et à des milliers de vagues, sachant qu'il n'a pas non plus été apporté la preuve que les changements de cap ont affecté de manière significative l'intégrité du navire, car les versions des experts et des témoins sur ce point sont contradictoires et, bien qu'il semble logique d'éviter que les vagues ne frappent directement et notamment le flanc endommagé du navire, il apparaît que lorsque cela n'a pas été le cas, ceci n'a pas affecté la grande résistance du navire, aussi surprenante soit-elle, suite à l'importante avarie initiale »*.

En ce qui concerne son intervention pendant l'épisode ayant motivé la condamnation du capitaine du navire pour un délit de désobéissance, le tribunal qui a rendu le jugement a considéré que M. Argyropoulos était sous les ordres de ce premier. Il a notamment indiqué que *« le chef mécanicien n'a pas pu désobéir s'agissant de la remorque dans la mesure où il appartenait au capitaine d'en décider. Les références au fait qu'il ait désobéi à des ordres en particulier pour mettre en marche les machines du navire, voire au fait qu'il ait saboté les machines pour empêcher et/ou en rendre le fonctionnement difficile sont imprécises et présentées dans un contexte d'urgence très confus. Elles émanent d'une seule personne et aucune comparaison technique suffisante n'a été produite. Qui plus est, ses réactions au regard de la conservation et du fonctionnement des*

machines après l'avarie ont été considérées comme très positives, de sorte qu'il convient de ne pas le condamner pour un délit dont l'imputation formelle est dénuée de tout fondement s'agissant de ce prévenu ».

L'appréciation sur laquelle reposent les conclusions du tribunal qui a rendu le jugement peut être partagée, ou pas, mais elle ne saurait être jugée irrationnelle ou arbitraire. Par ailleurs, l'exposé des faits ne permet pas d'apprécier une quelconque erreur dans la qualification juridique du comportement du chef mécanicien qui est simplement identifié en tant que tel, laquelle est susceptible d'être corrigée sur le fondement de l'article 849.1 du CP. Tel est notamment le cas si l'on considère son lien de subordination par rapport à celui chargé des commandes du navire, le capitaine Mangouras.

Les arguments présentés dans le pourvoi formé par l'État français pour demander la condamnation du prévenu, Nikolaos Argyropoulos, sont donc dénués de fondement.

CHEFS D'INCULPATION CONTRE JOSÉ LUIS LÓPEZ-SORS GONZÁLEZ.

QUARANTE-DEUX. Dans ce cas également et pour éviter toute répétition inutile, ce tribunal apportera une réponse commune à tous les pourvois demandant la condamnation de M. José Luis López-Sors González qui, à l'époque des faits, était directeur général de la marine marchande espagnole et a assumé la direction et la responsabilité des opérations de sauvetage et de secours du navire Prestige au nom de l'Administration espagnole, après que le Centre régional de coordination des opérations de sauvetage maritime et de lutte contre la pollution de Finisterre (Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación Marina de Fisterra) a reçu les appels de détresse du Prestige.

Cette chambre examinera dans un premier temps les moyens tirés du vice de forme, dont l'appréciation éventuelle pourrait conditionner la portée des autres moyens. Cette chambre s'intéressera d'abord aux moyens relatifs à l'erreur d'appréciation des éléments de preuve sur le fondement de l'article 849.2 LECrim tendant à introduire des modifications dans l'exposé des faits établis, pour conclure au regard de ceux soulevés en vertu de l'article 852 LECrim, à savoir une appréciation arbitraire des éléments de preuve par le tribunal d'instance et donc de ceux soulevés sur le fondement de l'article 849.1 LECrim, à savoir l'application induite des dispositions pénales qui qualifient le délit contre l'environnement pour lequel M. López-Sors était poursuivi et a été relaxé. Il y a enfin lieu d'apporter une réponse au dernier des moyens soulevés par la Plataforma Nunca Más, qui dénonce la violation du droit à la protection juridictionnelle effective du fait de l'absence d'une deuxième instance. Il importe de se reporter à ce qui a d'ores et déjà été exposé sur les limites de la révision en cassation des jugements d'acquiescement.

QUARANTE-TROIS. Le troisième moyen des pourvois formés par le Conseil régional de Bretagne et Proinsa et autres est tiré de la contradiction dans l'exposé des faits établis.

Selon la jurisprudence de cette chambre, résumée dans l'arrêt STS 113/2015 du 3 mars 2015, pour que le vice de forme qui consiste dans la contradiction entre les faits établis existe, les conditions suivantes doivent être remplies : « a) la contradiction doit être interne, c'est-à-dire qu'elle doit exister dans les passages du fait établi mais pas entre les faits et les arguments juridiques ; b) elle doit être grammaticale, c'est-à-dire que la contradiction ne doit pas relever d'une argumentation de nature conceptuelle, étrangère au contenu même des expressions contenues dans l'exposé des faits, mais il doit s'agir d'une contradiction dans les termes, de sorte que l'opposition des différentes expressions crée un vide qui conduit à l'incohérence du dispositif au motif que l'affirmation de l'une implique la négation de l'autre ; c) elle doit être manifeste et irrémédiable en

tant qu'opposition antithétique et elle ne peut pas coexister de manière simultanée et harmonisée, pas même en intégrant d'autres passages du récit ; et d) elle doit être essentielle et avoir un lien de causalité avec le dispositif. »

Les termes sur lesquels le moyen est fondé exigent de le rejeter. La cause du pourvoi choisie exige que la contradiction soit effectivement soulevée entre différents passages de l'exposé des faits établis. Le moyen établit toutefois les termes de comparaison entre ce dernier et les motifs de droit. Parfois, ainsi que l'a jugé le Tribunal Suprême dans l'arrêt STS 747/2014 du 13 novembre 2014, la valeur juridique de ce moyen a été reconnue lorsque la confrontation entre les éléments factuels est soulevée, aussi bien lorsqu'ils ont été correctement inclus parmi les faits établis, que quand il s'agit de compléments factuels intégrés aux arguments juridiques, ce qui n'est pas le cas.

Il est soulevé en premier lieu la contradiction entre le paragraphe de l'exposé des faits selon lequel « [...] *travail de coordination diffus et confus, aussi bien dans la création d'un organisme de direction des opérations, que dans la mise en place de structures bureaucratiques et d'aide aux personnes, qui puissent informer les autorités et secourir le navire, éviter un rejet de fuel catastrophique et réaliser le sauvetage du navire malgré ses graves avaries* », en contradiction avec le paragraphe « en droit » où il est indiqué : « *Les autorités espagnoles disposaient par ailleurs de l'assistance technique appropriée et plus que suffisante [...] de sorte que rien ne peut être reproché en ce qui concerne la méconnaissance ou le manque d'information.* » [original en espagnol, non traduit]

Indépendamment du fait que la gestion telle que qualifiée dans le point des faits susvisé soit confiée à une personne qui n'a pas été poursuivie et qui, à cette date, occupait le poste de délégué du gouvernement en Galice, ce qui n'est pas contradictoire avec l'argumentation juridique. Le fait que l'exécution des fonctions de coordination et de gestion d'une personne en particulier soit perfectible n'est

pas incompatible avec le fait que l'administration n'ait pas reçu l'assistance technique appropriée et suffisante, ainsi que cela est expliqué dans l'argumentation juridique.

Le deuxième point de contradiction porte sur le fait qu'entre le paragraphe de l'exposé des faits selon lequel « *la première décision prise par les autorités espagnoles, et réitérée, a été d'éloigner le navire endommagé de la côte espagnole, en donnant, pour cela, des ordres qui, de l'avis général, n'ont pas été discutés* ». Ce paragraphe fait référence au moment initial où le navire, à la dérive, et rejetant du fuel, s'approchait de la côte, menaçant. Le pourvoi tend à le comparer avec le point de l'argumentation juridique où sont appréciés les différents témoignages sur les éventuelles actions envisageables après que le navire a été remorqué. En d'autres termes, il ne s'agit pas d'un point de l'argumentation qui intègre un quelconque élément factuel et il n'existe aucune contradiction.

Les autres points de contradiction sont soulevés uniquement parmi les points de l'argumentation juridique qui ne peuvent être interprétés que dans le contexte de cette dernière et à partir de la ligne argumentaire qui suit, de sorte que cela ne cadre pas avec les hypothèses de la cause du présent pourvoi.

Le moyen est rejeté.

QUARANTE-QUATRE. Le premier des moyens soulevés par la Plataforma Nunca Mais se fondait sur l'article 851.2 LECrim, prévu dans les cas où « il n'est fait mention, dans la décision, que du fait que les arguments défendus par les poursuivants n'ont pas été prouvés, sans qu'un lien exprès ne soit établi avec ceux dont la preuve a été apportée. »

Le demandeur au pourvoi soutient que l'exposé des faits de la décision attaquée ne fait pas mention des faits relatifs au délit objet des poursuites, pas même pour indiquer que la preuve de ces derniers n'a pas été rapportée, de sorte

que l'omission du moindre élément ou circonstance factuelle à cet égard est absolue et totale. Le demandeur au pourvoi dénonce notamment l'absence de tout prononcé exprès sur les points suivants : Après que le navire a été remorqué, compte tenu de la situation climatique du moment, aucune nouvelle analyse des possibilités de sauvetage n'a été effectuée et la consigne initiale de suivre un cap de 330° NO, directement vers une tempête qui approchait.

En aucun cas, la possibilité de remorquer le navire jusqu'à un port refuge n'a été envisagée, à l'exception d'une conversation téléphonique brève et peu sérieuse où le port de La Corogne a été évoqué, comme aurait pu l'être l'anse de Corcubión.

Seule l'impossibilité d'un transfert du brut en haute mer a été envisagée, mais la possibilité d'effectuer ce transfert dans une zone refuge n'a jamais été évoquée.

Il reproche également l'omission de toute référence à la composition et aux fonctions de l'organe de gestion de la situation de crise créé, ou à l'absence de comité technique d'assistance.

Toute mention à l'observation, ou pas, du Plan d'urgence contenu dans le Plan général en cas d'urgence est également omise, et aucune référence, aussi sommaire soit-elle, n'y est faite.

Rien n'est indiqué concernant l'absence de gestion de la crise par les autorités espagnoles et, partant, par le prévenu à compter du moment où la société néerlandaise Smit Salvage a pris en charge les opérations de sauvetage du navire jusqu'à ce qu'elle l'abandonne, à l'exception de la signature du document du 14 novembre 2002.

Il n'est pas non plus fait référence aux rapports d'expertise qui présentaient une analyse de la gestion du sauvetage, des caps suivis, des autres possibilités de sauvetage et, qui plus est, il n'existe aucune référence au rapport de l'expert judiciaire, M. Fernández Hermida.

De surcroît, la pollution avérée des espaces naturels protégés est passée sous silence bien que cette circonstance entre dans la qualification d'un des délits, objet des poursuites. Il n'existe y compris aucune tentative de mettre en exergue la cause de celle-ci.

QUARANTE-CINQ. Concernant ce moyen, la jurisprudence a défini les paramètres d'interprétation suivants dans l'arrêt STS 643/2009 du 18 juin 2009 :

a) les décisions judiciaires doivent contenir les faits qui sont considérés comme ayant un rapport avec les questions qu'il convient de trancher dans le dispositif, en indiquant expressément et avec conviction ceux dont la preuve a été apportée ;

b) l'absence de faits établis constitue un sérieux obstacle au prononcé d'une décision de condamnation au motif que celle-ci doit s'appuyer sur les arguments juridiques ayant servi de base à la qualification des faits, indépendamment du fait que la chambre soit souveraine pour rédiger, de la manière qu'elle considère la plus opportune, les événements qu'elle juge exacts ;

c) dans le même sens, le juge n'a pas l'obligation de transcrire dans ses dispositifs l'ensemble des faits invoqués par les parties ou consignés dans leurs conclusions ; et

d) le vice de procédure existe indubitablement non seulement lorsque le manque est absolu mais également lorsque la décision se limite à déclarer, dans des termes généraux, que la preuve des faits sur lesquels reposent les poursuites n'a pas été apportée.

Ledit arrêt STS 643/2009 précise qu'en introduisant cette cause du pourvoi (article 851.2 LECrim) qui conduit à la nullité de la décision attaquée, la loi du 28 juin 1933 visait à éviter que dans les décisions ne soient transcrits que les faits invoqués par les poursuivants, en indiquant, ensuite, « faits dont la preuve n'a pas été apportée ». L'article exige donc une déclaration positive, c'est-à-dire que les faits dont la preuve a été apportée soient établis, indépendamment de la possibilité d'ajouter, dans ce cas précis, une déclaration négative concernant ceux qui n'ont pas été prouvés. En d'autres termes, l'exposé des faits de la décision ne saurait contenir uniquement une déclaration négative, laquelle peut exister sous réserve d'obtenir une formulation positive des faits dont la preuve a été apportée.

Le moyen doit donc être rejeté. Le tribunal qui a rendu le jugement ne s'est pas contenté d'indiquer que les faits reprochés à M. López-Sors n'avaient pas été prouvés. Au contraire, dans l'exposé des faits sur ce point en particulier, le jugement distille les différents éléments de son action en tant que responsable, au nom de l'administration espagnole, des opérations menées suite à l'importante avarie du navire Prestige alors qu'il se trouvait à 27,5 milles à l'ouest du cap Finisterre, laquelle est à l'origine de la fracture de sa coque et du déversement dans la mer du fuel qu'il transportait. Ces opérations étaient destinées, dans un premier temps, à évacuer l'équipage et permettre d'éviter la dérive du navire vers la côte galicienne. Une fois celui-ci sous contrôle, leur objectif était de le secourir et tâcher de limiter au maximum les dommages susceptibles d'être causés par le déversement d'hydrocarbures du navire. Des opérations qui sont à l'origine des poursuites dont il fait l'objet.

Le tribunal qui a rendu le jugement a indiqué les points pour lesquels il considérait que la preuve avait été apportée concernant le comportement du prévenu, ainsi que le contenu et la portée de ses décisions et, dans l'argumentation juridique, il a expliqué la procédure d'examen des éléments de preuve sur la base desquels il a fondé ses conclusions factuelles, ainsi que les points qu'il a considérés comme non avérés, contrairement aux affirmations des poursuivants.

L'exposé des faits établis traduit l'intime conviction du tribunal qui a rendu le jugement, et contient les éléments importants considérés comme avérés. Cet exposé est cohérent, suffisamment étayé au regard des affirmations et omissions de l'argumentation juridique et conforme au dispositif. Il respecte donc le droit à la protection juridictionnelle effective des parties.

Le moyen est rejeté.

QUARANTE-SIX. Le cinquième moyen du pourvoi formé par Arco Iris, fondé sur l'article 851.3 LECrim, est tiré de l'incohérence par omission. Le demandeur au pourvoi soutient que le jugement ne se prononce pas sur différentes questions juridiques qu'il dit avoir soulevées au « moment opportun de la procédure » sans indiquer quelles sont ces questions et celles que le jugement passe sous silence.

Parmi les points sur lesquels rien n'est dit dans le jugement, le demandeur au pourvoi inclut les raisons pour lesquelles les questions aux prévenus et aux témoins n'ont pas pu être posées par écrit, soit parce qu'ils ont refusé de répondre aux questions formulées par cette partie, soit parce qu'ils ont volontairement choisi de ne pas se présenter à l'audience. Dans tous les cas, on ignore à qui le requérant fait référence.

Il poursuit en dénonçant le manque d'explication sur la raison pour laquelle le représentant légal de l'État était présent dans deux positions procédurales antagoniques pendant les audiences, c'est-à-dire en tant que demandeur et en tant que défendeur de M. López-Sors. Le demandeur au pourvoi dénonce les raisons pour lesquelles sa requête contre le chef mécanicien du Prestige n'a pas été jugée recevable ou celles pour lesquelles aucune réponse n'a été apportée aux demandes de documents effectuées dans les délais et en la forme auprès de l'Intervención General del Estado (Inspection générale de l'État) et accueillies par l'Audiencia

Provincial de La Corogne sur la quantification des dépenses de l'État suite au naufrage du Prestige.

Le requérant conteste finalement le fait qu'aucun représentant de l'État central n'ait expliqué les raisons et arguments d'un procès aux États-Unis contre la société de classification ABS, « de manière téméraire » selon lui.

Dans son pourvoi, il se limite à énumérer ce qu'il qualifie de silences dans le jugement, sans fournir plus d'éléments que ceux exposés et sans expliquer dans quelle mesure ils ont pu avoir des conséquences sur les prétentions qu'il en tire ou sur le dispositif de la décision attaquée.

Le moyen est rejeté.

QUARANTE-SEPT. Le Conseil régional de Bretagne, Proinsa et autres, Isidro de la Cal et autres et Nunca Mais ont formé un pourvoi sur le fondement de l'article 849.2 LECrim tiré de l'erreur d'appréciation des éléments de preuve concernant le prévenu, José Luis López-Sors.

Cette chambre a déjà exposé les cas dans lesquels le moyen tiré de l'erreur d'appréciation pour la cause indiquée est recevable, à savoir : 1) il doit se fonder sur de véritables éléments de preuve documentaire et d'aucune autre nature, comme les preuves personnelles, même si elles sont documentées dans le dossier ; 2) il importe de démontrer l'erreur d'une quelconque donnée ou élément factuel ou matériel du jugement d'instance, basée sur son pouvoir démonstratif propre, c'est-à-dire sans que l'apport d'un quelconque autre élément de preuve ne soit nécessaire et sans recourir à des conjectures ou à des argumentations complexes ; 3) l'élément dont la preuve est apportée dans le document ne doit pas être en contradiction avec d'autres éléments de preuve, auxquels cas il ne s'agit pas d'un problème d'erreur mais d'appréciation, laquelle incombe au Tribunal et ; 4) l'élément contradictoire dont la preuve documentaire est apportée est important au

motif que sa valeur juridique est susceptible de modifier l'un des prononcés du dispositif, de sorte que s'il porte sur des éléments factuels n'ayant pas cette valeur juridique, le moyen n'est pas recevable car, ainsi que cette chambre l'a d'ores et déjà indiqué, le pourvoi doit porter sur le dispositif et pas sur les arguments factuels ou juridiques qui ne sont pas de nature à le modifier. Il a également été affirmé que ce type de pourvoi ne saurait conduire à une modification de l'exposé des faits qui aurait des conséquences aggravantes pour les prévenus acquittés. Ces prémisses étant posées, il convient dès lors d'analyser les moyens à l'appui du pourvoi.

QUARANTE-HUIT. Les pourvois formés par le Conseil régional de Bretagne et par Proinsa portent sur les documents suivants.

1. Le Plan national d'urgence contre la pollution maritime du ministère espagnol des Transports approuvé par l'arrêté du 23 février 2001 et les conclusions sur l'exercice de sauvetage et de lutte contre la pollution « Ejercicio Coruña 2001 » de la Direction générale de la marine marchande.

Sur la base de tels documents, les requérants proposent de supprimer le paragraphe des faits établis selon lequel « *José Luis López-Sor González, âgé de 61 ans et né le 8 octobre 1941, sans casier judiciaire, et alors directeur général de la marine marchande espagnole, a assumé la direction et la responsabilité de ces opérations, en utilisant comme centre de commandement des opérations le bâtiment de la Délégation du gouvernement à La Corogne, où le délégué du gouvernement, M. Arsenio Miguel Fernández De Mesa Díaz Del Río a réalisé un travail de coordination diffus et confus, aussi bien dans la création d'un organisme de direction des opérations, que dans la mise en place de structures bureaucratiques et d'aide aux personnes, qui puissent informer les autorités et secourir le navire, éviter un rejet de fuel catastrophique et réaliser le sauvetage du navire malgré ses graves avaries* ». Ils proposent de le remplacer par un autre, à savoir : « José Luis López-Sors González, directeur général de la marine marchande, constituait, avec Arsenio Miguel Fernández de Mesa Díaz del Río, délégué du gouvernement en Galice, le Comité de direction créé conformément

aux dispositions du Plan national d'urgence. Tous deux étant chargés de la gestion de l'urgence et de la coordination des opérations maritimes et terrestres. Ladite intervention ne s'est pas déroulée conformément aux prévisions légales du Plan national d'urgence, aussi bien s'agissant de la demande d'informations effectuée en la forme pour évaluer l'état de la structure du navire, que de la constitution du Comité technique d'assistance en vue de guider la prise de décisions de base prévu dans l'« Ejercicio Coruña 2001 » pour, selon l'état de la structure du pétrolier, le maintenir éloigné des côtes ou bien envisager de le diriger vers une zone de mouillage appropriée afin de procéder au transvasement ou transfert de la cargaison. » [original en espagnol, non traduit]

Le Plan national d'urgence et l'« Ejercicio Coruña 2001 », quelle que soit la valeur réglementaire qui leur est reconnue, ne peuvent être produits, en tant que documents simples, que pour apporter la preuve de leur contenu. Toute autre conclusion quant à leur observation ou inobservation par le prévenu doit nécessairement résulter de l'examen d'autres éléments de preuve, ce qui dépasse les prérogatives de présent pourvoi.

2. Le deuxième groupe de documents contient les transcriptions des conservations qui figurent dans le dossier SASEMAR 13-15. Il convient notamment de souligner une conversation entre le directeur général de la marine marchande (M. López-Sors) et le responsable du CNCS, quelques minutes après le SOS du Prestige, dans l'après-midi du 13 novembre 2002. C'est-à-dire au moment où le navire se trouvait à la dérive et se rapprochait de la côte.

À l'appui de ce document, les requérants proposent de remplacer le dernier alinéa du paragraphe « *la première décision prise par les autorités espagnoles, et réitérée, a été d'éloigner le navire endommagé de la côte espagnole, en donnant, pour cela, des ordres qui, de l'avis général, n'ont pas été discutés* » par « sans disposer pour cela des informations ni d'une quelconque assistance technique au regard de l'état de la structure du navire et sans que lesdites informations et ladite assistance n'aient été obtenues les jours suivants, en confirmant un ordre d'éloignement dont les alternatives n'avaient même pas été étudiées et qui, en fin

de compte, allaient entraîner un affaiblissement et une aggravation hors du commun de la structure déjà endommagée, mais non condamnée, à l'origine du naufrage du navire ».

Comme pour le point précédent, bien qu'au cours de cette conversation le prévenu affirme que « la consigne est de prendre le navire, de lui donner un cap et de l'éloigner de la côte jusqu'à ce qu'il coule », cette dernière ne suffit pas, en soi, à étayer le paragraphe proposé. Une simple phrase ne saurait être sortie de son contexte, qui plus est en considérant le moment où elle a été prononcée, lorsque le navire venait de lancer un SOS et qu'il se rapprochait de la côte à la dérive. L'adhésion à la thèse soutenue par les demandeurs au pourvoi conduirait à éluder l'examen des éléments de preuve et l'appréciation de l'Audiencia Provincial au regard des différentes options envisagées par le prévenu et des consultations réalisées sur ce point.

3. Les procès-verbaux des réunions du Comité de direction de l'urgence, la première ayant eu lieu à 5 heures le 14 novembre 2002, après sa constitution et la dernière, à 12h30 le 19 novembre suivant, alors que la poupe avait coulé et peu avant le naufrage de la proue du Prestige. Ces documents sont dénués de toute force probante.

4. Trois documents en rapport avec la société de sauvetage, Smit Salvage, sur la base desquels les demandeurs au pourvoi prétendent que la bonne solution aurait été de remorquer le navire jusqu'à un port refuge. Le premier de ces documents est celui signé le 14 novembre 2002 et qui figure dans l'exposé des faits. Le deuxième est un rapport quotidien d'activité du vendredi 15 novembre 2002 et le troisième est un fax dans lequel l'entreprise demandait de remorquer le navire dans une zone protégée « pour procéder au transvasement d'un navire à un autre dans des conditions sous contrôle ». Ces documents n'apportent toutefois pas la preuve que cette solution n'a pas été envisagée par le prévenu, qu'il s'agissait de la meilleure option ou qu'elle était envisageable sans risques insurmontables.

Les documents en question ne suffisent pas à étayer les arguments des requérants selon lesquels il convient d'ajouter un paragraphe à l'exposé des faits, rédigé comme suit : « Le 13 novembre 2002, Smit a envoyé une télécopie pour demander la confirmation d'un contrat de remorquage. Les autorités espagnoles n'ont pas autorisé l'accès au navire endommagé aux sauveteurs de la société Smit mandatés par l'armateur avant qu'ils n'aient signé, dans les dernières minutes du 14 novembre 2002, un document rédigé par l'Administration qui imposait un éloignement à plus de 120 milles nautiques des eaux sous juridiction espagnole, ce qui, en pratique, empêchait toute possibilité réelle de refuge et de transfert de la cargaison et, partant, tout sauvetage du navire et de son chargement. »

5. Télécopie envoyée par le préfet maritime de l'Atlantique (M. Gheerbrant) à M. Jesús Uribe, de SASEMAR le 14 novembre 2002 à 23h17 dans laquelle il demande de nouvelles routes, moins dangereuses pour le littoral français. Ce document ne saurait apporter d'autre preuve que celle de la réalité de la communication.

6. Plusieurs communiqués du ministère espagnol des Transports intitulés « El Gobierno informa » (le gouvernement informe). Autrement dit des communiqués de presse à des fins d'information qui n'ont pas la force probante que les requérants souhaitent leur attribuer.

En vertu de ce qui précède, le moyen est rejeté.

QUARANTE-NEUF. Nunca Mais a également soulevé un moyen tiré d'une erreur d'appréciation de la preuve sur le fondement de l'article 849.2 LECrim. Le demandeur au pourvoi s'appuie sur le document intitulé « Ejercicio Coruña 2001 » versé aux feuillets 5 175 à 5 183 du dossier, document sur la base duquel il soutient que ses recommandations n'ont pas été suivies. Il convient de se référer à ce qui a été exposé s'agissant du moyen précédent concernant ce même document.

Le moyen est rejeté.

CINQUANTE. Isidro de la Cal et autres ont soulevé un moyen fondé sur l'article 849.2 LECrim. Le pourvoi ne désigne pas précisément les documents auxquels il est fait référence, ce qui constitue un argument suffisant pour le rejeter. Mais, en outre, on peut déduire des arguments avancés, qu'il porte sur les mêmes points que les pourvois formés par le Conseil régional de Bretagne et Proinsa, de sorte qu'il convient de se référer à ce qui a été tranché concernant ces derniers.

Le moyen est rejeté.

CINQUANTE ET UN. Il est ici question des moyens fondés sur les articles 852 LECrim et 5.4 de la loi organique relative au pouvoir judiciaire (LOPJ), tirés de la violation du droit à la protection juridictionnelle effective garanti à l'article 24 de la Constitution espagnole (CE) au regard de l'acquittement de M. José Luis López-Sors dans le jugement attaqué. Concrètement, les pourvois formés par Amegrove, Arco Iris et Isidro de la Cal Fresno et autres. Les requérants insistent tous sur le fait que l'appréciation de l'Audiencia Provincial au regard de l'action de M. López-Sors était totalement irrationnelle et, partant, arbitraire.

Au moment du naufrage du Prestige, M. José Luis López-Sors était directeur général de la marine marchande espagnole. Il avait donc la responsabilité, pour le compte de l'Administration espagnole, de la gestion de la situation d'urgence survenue suite à la réception de l'appel d'urgence indiquant le risque de naufrage du navire transportant du fuel et qui se trouvait à un peu plus de 27 milles nautiques des côtes galiciennes.

Cette même personne a été poursuivie à la demande de certains demandeurs, parties civiles et autres, qui le considéraient et qui continuent de le

considérer comme responsable d'un délit contre l'environnement commis intentionnellement ou par imprudence. Notamment, en raison de la décision qu'il a prise d'éloigner le navire de la côte espagnole à une distance d'au moins 120 milles nautiques. Il lui est reproché d'avoir pris cette décision sans l'assistance nécessaire, sans étudier d'autres alternatives plus appropriées pour le sauvetage du navire et pour contrôler le déversement. Il lui est par ailleurs reproché d'avoir manqué à son obligation de vigilance face à l'aggravation prévisible du dommage à l'environnement qu'occasionnerait le déversement plus important en raison de l'extension de la zone sous son influence suite à l'éloignement du navire. Les demandeurs considèrent que le prévenu a pris la décision en manquant à son obligation de vigilance, en passant outre le Plan national d'urgence approuvé conformément aux engagements internationaux en vigueur et au protocole de l'« Ejercicio Coruña 2001 ». Ils estiment par ailleurs que son action a accru le risque de pollution et les dommages inhérents, y compris l'atteinte aux espaces protégés.

CINQUANTE-DEUX. Le tribunal qui a rendu le jugement, après avoir procédé à un examen minutieux des preuves par témoin, par expert et documentaire au sens large du terme, est parvenu aux conclusions telles que résumées dans les paragraphes suivants :

« Il ne fait aucun doute que l'exigence de décisions conformes et diligentes à l'égard des autorités doit reposer sur un formalisme rigoureux, or le comportement du prévenu dépasse largement cette règle. »

« Face à une situation d'urgence, après l'assistance technique la plus stricte et efficace, une décision discutable mais partiellement efficace, parfaitement logique et éminemment prudente a été adoptée. »

« La considération finale sur l'attitude du directeur général prévenu indique que toutes ses décisions étaient, par définition, destinées à sauver des vies humaines et aucun blessé n'a été à déplorer ; à protéger les côtes, dans la mesure du possible et, en dépit du rejet catastrophique, les côtes n'ont été affectées que dans la mesure démontrée, c'est-à-dire en termes de possibilité de restauration de

l'environnement et de l'économie, ainsi que cela a été le cas ; à tâcher de sauver et de récupérer le navire malgré les difficultés évidentes et les infimes possibilités qui se présentaient et, au final, ces prévisions ont été atteintes. Dès lors, il n'est pas possible de qualifier ce comportement de délictueux, ni même de purement imprudent dans la mesure où la décision a été prise en toute conscience, qu'elle était réfléchie et en partie efficace au regard du désastre qui a eu lieu et qui n'a pas été provoqué par l'administration espagnole. Au contraire, cette dernière l'a géré avec professionnalisme, conformité et dans des conditions très difficiles. »

« Quiconque prend une décision technique dans une situation d'urgence, avec l'assistance nécessaire au regard de ce qui est possible, ne saurait être condamné pour imprudence, y compris lorsque le résultat de cette décision n'est pas celui espéré ou que son erreur est ensuite démontrée, ce qui n'est pas le cas. »

« Aucun cap suicidaire n'a été imposé mais un éloignement dans une marge de sécurité acceptable au vu des circonstances, avec certainement la conviction du naufrage immédiat du navire. La prétendue erreur de prévision, à savoir le naufrage qui ne s'est produit que six jours après, ne signifie pas que la décision était inappropriée, qu'elle avait été prise dans l'urgence et qu'elle n'était pas réfléchie et, partant, cette décision n'était pas en soi imprudente. » [original en espagnol, non traduit]

Des conclusions qui sont, de l'avis des requérants, illogiques et déraisonnables.

CINQUANTE-TROIS. La portée de la révision telle que demandée à cette chambre est limitée en raison de l'acquittement prononcé dans le jugement attaqué, ce qui s'oppose dès lors à un nouvel examen des éléments de preuve auquel cette chambre n'a pas assisté et qui, ainsi qu'il ressort d'une jurisprudence confirmée du Tribunal Constitutionnel et de la CEDH, n'est en aucun cas possible sans avoir entendu le prévenu en question. Une audition qui, conformément à la jurisprudence confirmée de la chambre, n'a pas sa place dans le cadre d'un pourvoi

en cassation. Seule la révision de l'argumentation juridique du tribunal d'instance à partir de l'exposé des faits établis dans le jugement attaqué est possible, de même que celle de la rationalité de l'appréciation au regard du droit à la protection juridictionnelle effective des parties dont les prétentions des poursuivants, exercées en la forme, ont été écartées.

Or il a également été souligné que le supposé défaut de rationalité dans l'appréciation, à l'origine de la violation du droit à une protection juridictionnelle effective, n'est pas identifiable au désaccord personnel du demandeur au pourvoi qui postule son appréciation particulière des preuves dans le sens, bien entendu, de son intérêt. Les mêmes critères que ceux retenus dans les jugements de condamnation ne sauraient par ailleurs être appliqués à l'appréciation du prétendu caractère arbitraire dans les cas d'acquiescement. Ce n'est que dans des cas exceptionnels, lorsque l'interprétation des éléments de preuve par le tribunal d'instance est totalement arbitraire, c'est-à-dire irrationnelle ou absurde et, qu'en tant que telle, elle constitue une violation du droit à la protection juridictionnelle effective, qu'un jugement d'acquiescement doit être annulé. Et même dans ces cas, ce tribunal de cassation ne peut pas remplacer le tribunal d'instance dans l'appréciation d'une preuve dont il n'a pas eu connaissance, et donc, la conséquence de la violation mentionnée ne peut être autre que la nullité du dossier et le renvoi de l'affaire devant le tribunal d'instance pour réexamen.

En l'espèce, les raisons qui justifient cette décision sont inexistantes.

CINQUANTE-QUATRE. L'Audiencia Provincial a considéré les éléments de preuve produits et elle est parvenue aux conclusions auxquelles s'opposent les demandeurs au pourvoi. Le prévenu a adapté son action aux règles fondamentales qui devaient la régir. Notamment le Plan national d'urgence contre la pollution marine accidentelle approuvé par un arrêté du ministère espagnol des Transports du 23 février 2001. Ce dernier contient un protocole d'action dans ces cas obligatoires conformément aux dispositions de l'article 6.1.b de la Convention

internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (convention conclue à Londres le 30 novembre 1990 et approuvée par l'Espagne le 3 décembre 1993 en vertu de l'instrument d'adhésion publié au Journal officiel espagnol (BOE) n° 133 du 5 juin 1995).

Selon ce protocole d'action en cas de pollution marine accidentelle, développé dans la 3^e section dudit Plan, il importe de recueillir les informations utiles sur l'événement et la pollution, ce qui exige, au vu des prémisses figurant dans le Plan, d'évaluer l'état du navire, les caractéristiques du produit polluant, les zones de protection prioritaire et d'étudier si la pollution doit être combattue en haute mer ou en zone côtière.

Le tribunal qui a rendu le jugement affirme que le plan a été observé, à l'exception de la constitution du comité technique d'assistance. Il ressort que l'importance que lui confèrent les demandeurs au pourvoi est dénuée de fondement étant donné que l'organe de direction a été créé avec un plus grand nombre de membres.

Le tribunal qui a rendu le jugement a ainsi jugé que « *le plan d'urgence a été appliqué, bien le nombre de ses membres soit supérieur à celui prévu et que le comité technique d'assistance n'ait pas été créé formellement, ce qui peut donner lieu à des critiques sur le manque de rigueur dans la gestion administrative et formelle de la crise, sans qu'il ait été démontré que ceci ait eu une quelconque incidence sur l'aggravation de la situation, ni sur les décisions prises pour faire face à la situation de risque majeur occasionnée* » [original en espagnol, non traduit].

L'absence de comité technique d'assistance ne signifie pas qu'il y ait eu un défaut de conseil. Ainsi que l'a expliqué le prévenu en personne, TECNOSUB ORSL, ITOPF et CEDRE l'ont conseillé sur le plan technique. La première est

une société de sauvetage et de plongée. ITOPF (Internacional Tanker Owners Pollution Federation Ltd.) est une organisation à but non lucratif, qui regroupe des armateurs du monde entier pour lutter contre la pollution et les effets des rejets issus de navires en milieu marin. Ses prestations techniques comprennent le nettoyage, l'évaluation des dommages causés par la pollution, l'assistance dans la planification d'interventions en cas de rejet, la formation et l'information nécessaire en cas de rejets en mer d'hydrocarbures, de substances chimiques ou de produits dangereux, en proposant des conseils techniques impartiaux. Le CEDRE est le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux.

Le prévenu a par ailleurs bénéficié de l'avis technique de quatre sous-directions générales, de l'ingénieur David Alonso et d'un responsable de terrain, marin de profession.

Sur la base de cette affirmation, complétée par l'importante preuve par témoin des différentes personnes qui sont intervenues dans les opérations de sauvetage, dont certaines ont accédé en personne au navire et étaient par conséquent en mesure d'évaluer directement son état et d'en faire part à l'organe de décision, l'appréciation de l'Audiencia Provincial, lorsqu'elle a jugé que le prévenu avait bénéficié de l'assistance technique nécessaire, une assistance qu'elle qualifie par ailleurs de « *rigoureuse et appropriée* », ne saurait être qualifiée d'arbitraire ou d'irrationnelle.

Il en est de même des conclusions sur le suivi du Plan stratégique qui exige de recueillir des informations préalables sur l'événement et la pollution causée, d'établir un contact avec le navire concerné, d'engager des actions immédiates, d'activer les organes d'intervention, en plus d'évaluer la situation et de mettre en place le plan opérationnel.

Ce dernier contient un résumé graphique des interventions importantes : évaluer la situation au vu des informations reçues, considérer les différentes alternatives pour contrôler la situation, établir un ordre de priorités, mettre en œuvre les actions, assurer le suivi des résultats et introduire les corrections nécessaires. Et le tribunal qui a rendu le jugement a jugé qu'il en avait été ainsi en l'espèce.

CINQUANTE-CINQ. Il a été pris la décision initiale d'éloigner le navire de la côte, y compris en choisissant un cap risqué à 330° NW, vers la tempête. Il convient toutefois de ne pas éluder les circonstances dans lesquelles cette décision a été adoptée.

Le navire avait lancé un signal de détresse face à ce qui semblait être, au départ, une situation de naufrage imminent. C'est ce que suggéraient sa gîte prononcée et la grande partie de sa coque en immersion, causées, entre autres, par l'excès de chargement suite à la manœuvre de redressement à l'origine de l'excès de tirant d'eau. Le capitaine a même demandé l'évacuation de l'équipage.

Le navire était par ailleurs à la dérive étant donné que les machines étaient à l'arrêt et qu'il avançait, menaçant, vers les côtes galiciennes. Il y a lieu de rappeler que l'avarie est survenue alors que le navire était à un peu plus de 27 milles nautiques et que le remorquage a été décidé alors qu'il était à presque 4 milles nautiques. C'est alors que la décision de l'éloigner a été prise, face au risque d'un échouage sur le littoral, lequel aurait causé un déversement important et concentré, avec des conséquences extrêmement sérieuses pour la mer, les ressources naturelles et toutes les activités connexes.

Le cap a été déterminé en raison de l'impossibilité première d'envisager un remorquage depuis la poupe, ce qui obligeait de le remorquer depuis la proue. Dès lors, le choix de l'éloigner vers le sud, en direction d'eaux plus calmes, impliquait de soumettre son flanc tribord, où se situait la brèche, aux poussées de la mer.

Il ressort du raisonnement du tribunal qui a rendu le jugement que, jusqu'à ce moment, la décision a été acceptée de manière générale.

Les demandeurs au pourvoi dénoncent notamment qu'une fois la situation initiale d'urgence et de risque d'échouage sous contrôle, aucune autre alternative à l'éloignement n'a été étudiée, notamment le refuge dans un port ou dans une zone abritée depuis laquelle extraire la cargaison et, dans la mesure du possible, réparer le navire. Ils considèrent qu'en maintenant sa décision d'éloignement, le prévenu, en sa qualité de responsable des opérations de sauvetage et de gestion de la crise, a participé à augmenter, à un niveau catastrophique, le déversement de la cargaison du navire qui transportait 77 000 tonnes de fuel.

Pourtant, ainsi que l'a argumenté le tribunal qui a rendu le jugement sur la base de l'examen des preuves qu'on ne saurait qualifier d'arbitraire dans le cas d'espèce, d'autres alternatives ont bien été étudiées mais ont été écartées, comme un refuge dans le port de La Corogne, trop risqué en raison de l'état du navire. Compte tenu de l'excès de chargement, son tirant d'eau dépassait largement la limite maximale autorisée dans ce port et rendait toute manœuvre extrêmement difficile.

Le port de Vigo a également été envisagé mais cette option a été écartée au motif que l'accès audit port représentait un risque identifié et direct pour le Parc national des Îles Atlantiques, situé à l'entrée.

Lors de l'audience, il a été fait référence à la rade de Corcubión et certains la considéraient comme une zone idéale pour le sauvetage. Pourtant quelqu'un a indiqué qu'elle n'était pas protégée des vents, qu'elle n'était pas équipée pour extraire les hydrocarbures et qu'il s'agissait également d'une zone protégée. Il en est de même de celle de Ría de Ares qui n'est pas à l'abri des vents. De surcroît, l'excès de tirant d'eau du navire rendait la navigation difficile dans les eaux

proches de la côte et les conditions de la tempête empêchaient un transfert rapide et sûr.

Plusieurs hypothèses ont finalement été envisagées et l'examen des éléments de preuve a révélé qu'il s'agissait de l'option la plus appropriée ou la moins dangereuse par rapport à celles proposées.

Le prévenu a finalement décidé de privilégier la décision d'éloignement, un choix qu'il convient d'apprécier non pas avec du recul par rapport au moment des faits et la connaissance éclairée de la capacité du Prestige qui est resté à flot pendant encore six jours à supporter la charge, mais au regard de l'incertitude du moment auquel la décision a été prise.

Le jugement explique que la décision d'éloigner le navire pour éviter que le déversement n'affecte massivement les côtes a été appréciée comme un objectif viable. Par ailleurs, dans l'hypothèse d'un naufrage, non seulement les hydrocarbures seraient congelés et le déversement serait stoppé mais ils pourraient être extraits de l'épave. Sur ce point, il ressort de certaines expertises techniques qu'au contact de l'eau, le déversement se fragmente, se dégrade et se perd.

Le prévenu reconnaît que l'étendue du déversement était prévisible, contrairement à celle des dommages, et que la possibilité d'une pollution étendue mais pas très intense était préférable au motif que la récupération de l'écosystème serait plus rapide.

Il convient d'écarter toute responsabilité pénale pour imprudence ou délit intentionnel au motif qu'il a refusé le refuge, un argument qui ne saurait être considéré comme déraisonnable.

« Dans l'hypothèse que l'on aurait agit selon la volonté de chercher un port refuge et si celui de Corcubión avait été choisi, il eut peut-être fallu surmonter plus de résistances réelles que celles prévues et, qui plus est, la

catastrophe aurait pu être plus grave que celle attendue. Le dilemme qu'il a dû affronter était désespéré et, en dans tous les cas, les conséquences pour l'environnement allaient être graves. Il a alors choisi la solution qui lui semblait la moins catastrophique et il l'a fait dans des termes raisonnables de sorte que la responsabilité pénale du directeur général poursuivi ne saurait être engagée. »

CINQUANTE-SIX. *S'agissant de ce deuxième moment de la prise de décision, alors que les circonstances n'étaient pas aussi critiques, l'Audiencia Provincial conclut :« Malgré ces circonstances, apparemment plus favorables, il a été considéré à tout moment que la possibilité de naufrage était une réalité et le fait que le navire résiste plusieurs jours sans couler n'était pas prévu et personne n'aurait pu le prévoir [...] ceci indique que le choix en faveur de la décision initiale était raisonnable et que l'option qui consistait à chercher un refuge n'était pas aussi simple, qui plus est en considérant la distance déjà assez éloignée et le risque d'un naufrage imminent du navire. »*

« Par ailleurs, la prise en compte des conséquences de la décision d'éloigner le navire n'était pas simple au motif que l'étendue démesurée de la zone de pollution dépendait des courants, des vents et de la houle, qui n'était absolument pas prévisibles. Ainsi, la logique selon laquelle plus on éloignait le navire, plus la marée noire serait étendue n'a fait l'objet d'aucune controverse et, de la même manière qu'elle a eu lieu, cette marée noire aurait pu évoluer sous des formes très différentes et personne n'a été en mesure de démontrer que ces alternatives n'existaient pas. »

« Il a été considéré que l'éloignement du déversement de la côte aurait pour conséquence de réduire la capacité de pollution de la mer, en la fragmentant et en la réduisant à une dimension contrôlable avant de parvenir à la côte. La possibilité que les hydrocarbures coulent et congèlent au fond de la mer a même été considérée, ce qui n'est pas certain, même s'il est vrai qu'ils seraient soumis à des conditions qui en limiterait l'étendue et facilité la récupération comme ça a été le cas. »

« Dès lors, un professionnel qualifié, conseillé par des professionnels compétents pour qui l'éloignement est la bonne solution, excepté dans des cas peu détaillés, qui a pris cette décision dans l'extrême urgence et rapidement au vu du risque créé par la situation initiale du Prestige, qui a tenu compte de l'avis de la plupart de ses consultants et qui a suivi son jugement professionnel en prenant une décision conforme à des critères qui étaient alors indiscutables, a agi en faisant preuve de la prudence et de la diligence professionnelle exigibles. Un comportement qui ne peut donner lieu à aucune circonstance aggravante au regard d'une quelconque négligence dérivée éventuelle s'agissant de l'une des décisions particulières, ce qui n'a pas été démontré, notamment parce que les débats ont porté exclusivement sur les deux alternatives opposées. » [original en espagnol, non traduit]

Des conclusions qui peuvent être partagées, ou pas, mais qui s'appuient sur un examen des éléments de preuve qu'on ne saurait qualifier d'arbitraire.

CINQUANTE-SEPT. Dans leur tentative de trouver des failles dans le raisonnement de l'Audiencia Provincial, les demandeurs au pourvoi affirment que les sauveteurs du navire, la société Smit Salvage, ont demandé à rejoindre des eaux calmes, après avoir pris en charge le Prestige et évalué les dommages de sa structure.

Au départ, cette entreprise a accepté les conditions du sauvetage. Pourtant, après avoir accédé au navire, au vu de la situation et de la brèche présente sur son flanc et de son état, un port refuge a été demandé. Celui de Vigo en particulier, ce qui représentait un risque imminent pour le Parc national maritime terrestre des îles atlantiques de Galice.

Dans la prise de décisions par les autorités espagnoles, les conditions exposées jusqu'à maintenant ont dû peser. La difficulté de déplacer le navire, le risque de naufrage, la réaction des autorités portugaises disposées à empêcher que

le navire et son déversement atteignent les eaux sous leur contrôle. Dans ce cas, le critère retenu par l'Audiencia Provincial n'est pas non plus arbitraire. Elle a ainsi jugé que :

« Les sauveteurs n'étaient pas en mesure de garantir qu'ils pouvaient sauver le navire au moment de leur intervention et ils ne se sont pas non plus opposés à des conditions que personne ne les obligeait à accepter et qui étaient conformes au même critère initial. En effet, au regard de ce qui était prévisible, personne n'était en mesure d'avancer une quelconque issue, tout au moins s'agissant de la forme et du moment du naufrage, de sorte que le critère qui a consisté à s'assurer que cela se passe dans un endroit éloigné de la côte pour réduire les risques était un critère juste et raisonnable dans la mesure où les hypothèses alternatives, selon lesquelles le naufrage pouvait se produire à proximité de la côte lorsqu'il serait en route vers un port refuge était une solution à ce point risqué qu'elle était, en soi, ingérable. »

« Si la décision initiale était correcte et le risque de s'en éloigner ensuite extraordinaire, il apparaît qu'aucune imprudence et, qui plus est, aucune imprudence grave, ne peut lui être reprochée, davantage encore lorsque la marge de décision est décrite dans des termes dont l'ambiguïté est inacceptable. »
[original en espagnol, non traduit]

CINQUANTE-HUIT. Les demandeurs au pourvoi soutiennent également que la réglementation existante vise à établir des protocoles pour faire face aux risques éventuels en intervenant de manière rapide et éclairée, notamment grâce à une structure de commandement, à une procédure de prise de décisions et à des règles en matière d'intervention qui permettent d'évaluer l'urgence et de prendre une décision motivée et efficace en ce qui concerne le risque. Sur ce point, ils considèrent que le fait de n'avoir pas pris en compte l'« Ejercicio Coruña 2001 », dont les conclusions représentent un exemple de ce protocole, reflète la non prise en compte des règles de vigilance par le prévenu, M. López-Sors.

Le tribunal qui a rendu le jugement n'aborde pas cette question qui manque toutefois de valeur juridique pour renverser ses conclusions. L'« Ejercicio Coruña 2001 » est une sorte d'exercice pratique mis en œuvre dans le cadre du Plan national d'urgence (paragraphe 4.1) pour permettre aux personnes impliquées de « se familiariser avec les différentes situations qui peuvent survenir ». Dès lors, comme l'a affirmé le tribunal d'instance, la simulation a moins d'importance étant donné que les protocoles du Plan national ont été suivis. De plus, les conclusions de ce dernier se seraient opposées au refuge du Prestige dans un port ou un lieu de mouillage, car, dans tous les cas, elles le conditionnent à l'arrêt du déversement et au bon état de la structure du navire.

Partant, il n'existe aucune raison de conclure que le tribunal qui a rendu le jugement a interprété les éléments de preuve de manière arbitraire et violerait le droit à la protection juridictionnelle effective des demandeurs au pourvoi. Ce moyen doit donc être rejeté.

CINQUANTE-NEUF. Les pourvois formés par Amegrove, Arco Iris, le Conseil régional de Bretagne, Proinsa et autres, Isidro de la Cal Fresno et autres et Nunca Mais fondés sur l'article 849.1 LECrim sont tirés de la violation de la loi pour non-application des articles 325, 326, 330 et 338 CP.

Le pourvoi formé en vertu de l'article 849.1 LECrim exige de respecter le libellé des faits établis. Ce moyen « est une manière habile de demander au Tribunal Suprême de dire si la juridiction d'instance a correctement appliqué la loi, c'est-à-dire si les articles appliqués sont appropriés ou si certains, également appropriés, n'ont pas été appliqués et si ceux qui l'ont été ont fait l'objet d'une interprétation correcte, en partant toujours des faits tels qu'établis dans le jugement, sans en ajouter de nouveaux et sans éluder ceux existants. Dès lors, l'inobservation des faits établis ou tout argument juridique contraire ou incohérent par rapport à ceux-ci détermine la non-recevabilité du moyen et, partant, son rejet

conformément aux dispositions de l'article 884.3 LECrim » (arrêts STS 579/2014 du 16 juillet 2014 ou 806/2015 du 11 décembre 2015).

À l'appui de leurs moyens respectifs, aucun des requérants n'a respecté l'exposé des faits établis dans la décision attaquée. Tous les requérants ont introduit des affirmations factuelles, fruit de leur propre critère d'appréciation, afin de les compléter, de leur donner un contenu dont ils sont dépourvus, avec comme unique objectif, celui de défendre une qualification juridique qu'aucun argument ne saurait corroborer.

Ils considèrent en fait que José Luis López-Sors, lorsqu'il a donné l'ordre d'éloigner le Prestige, l'a condamné au naufrage et a participé au risque que le déversement de sa cargaison ne provoque un dommage catastrophique pour l'environnement et l'équilibre des ressources naturelles, étant donné qu'il a ainsi favorisé l'étendue de la marée noire. Ils lui reprochent un agissement intentionnel ou d'une imprudence grave au motif qu'il n'a pas évalué les dommages de la structure du navire et qu'il n'a pas considéré d'autres alternatives pour le remorquer dans un port refuge ou une zone abritée afin de permettre l'extraction de sa cargaison, sa réparation ou éviter que le rejet ne soit aussi étendu. Ils soutiennent en outre qu'en agissant comme il l'a fait, il a violé les lois ou les réglementations en matière de protection de l'environnement.

Ainsi qu'il a été soutenu dans les arguments juridiques précédents, la base factuelle sur laquelle le tribunal qui a rendu le jugement s'est appuyé ne permet pas de soutenir cette thèse. En effet, ce dernier a conclu, après un examen des éléments de preuve que cette chambre ne saurait réinterpréter, que M. López-Sors a engagé sa responsabilité lorsqu'il a donné d'ordre d'éloigner le navire et de mettre en place l'intervention suite à l'avarie du Prestige. C'est dans ce contexte qu'il a pris la décision d'éloigner le navire de la côte.

Il avait compétence pour ce faire car, conformément aux dispositions de l'article 107 (paragraphe 1 et 3) de la loi 27/1992 relative aux ports de l'État et à la marine marchande (*Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*), le risque de naufrage, soit dans un port, soit dans une zone relevant de la juridiction espagnole, ou le risque notoire pour les personnes, les biens ou l'environnement, constituent des causes qui permettent d'interdire ou d'éviter l'entrée ou le séjour d'un navire dans un port ou un endroit qui porterait atteinte à l'activité portuaire, à la navigation ou à la pêche.

Les conventions internationales autorisent les États côtiers à prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger le littoral et les intérêts connexes en cas de pollution ou de risque de pollution à la suite d'un sinistre maritime.

Ainsi qu'il a été indiqué, en vertu de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (Bruxelles, 1969), les États côtiers peuvent prendre des mesures « en conformité avec les principes généralement reconnus du droit international pour protéger [leurs] côtes ou intérêts connexes contre toute pollution ou menace de pollution suite à un sinistre maritime ou des actes associés à ce sinistre, de ceux qu'il convient de prévoir de manière raisonnable de graves conséquences préjudiciables, y compris le droit d'un État côtier à donner des instructions liées à des opérations de sauvetage ».

Le tribunal qui a rendu le jugement a également conclu que le prévenu avait adopté cette décision, après avoir pris connaissance, dans la mesure du possible, de l'état du navire, et avoir écarté, pour des raisons techniques ou en raison du risque encouru, d'autres possibilités qui avaient également été étudiées.

Il a pu se tromper car, une chose est sûre, c'est que le rejet a fini par provoquer une véritable catastrophe écologique mais, du point de vue strictement juridique, cette chambre ne dispose pas des éléments sur la base desquels une

quelconque responsabilité pénale pourrait lui être reconnue. Son comportement, conforme aux éléments factuels que le tribunal d'instance a jugé sincères, ne remplit pas les conditions pour le qualifier de délit contre l'environnement et de destructions et dégradations dont il est poursuivi, délits dont les éléments constitutifs ont été détaillés dans cette décision, à l'occasion d'arguments juridiques antérieurs.

Par conséquent, il ressort de la base des faits considérés comme établis dans la décision attaquée qu'aucune erreur de qualification n'est susceptible d'être corrigée en vertu du présent pourvoi. En vertu de ce qui précède, les moyens analysés doivent être rejetés.

SOIXANTE. Pour conclure ce bloc, il importe désormais d'analyser le dernier des moyens soulevés par la Plataforma Nunca Más.

La demanderesse au pourvoi dénonce la violation du droit à un procès équitable garanti à l'article 24.2 de la Constitution espagnole sur le fondement des articles 852 LECrim et 5.4 LOPJ. Une violation qui repose sur le système des recours légalement prévus dans les procédures pénales et qui ne prévoit pas de recours en révision, y compris en appel, lorsque les Audiencias Provinciales jugent en instance. Dès lors, elle soutient que les parties sont privées du droit au double degré de juridiction au motif qu'elles doivent se contenter du seul pourvoi en cassation, en mettant notamment l'accent sur les limites déjà exposées quant à la révision des jugements d'acquiescement.

Les arguments de la demanderesse au pourvoi en ce qui concerne le droit au double degré de juridiction en matière pénale et à son respect, ou pas, par notre système juridique, ont donné lieu à une jurisprudence abondante (arrêts STS 748/2010 du 23 juillet 2010, 197/2012 du 23 janvier 2013, 236/2013 du 22 mars 2013, 1041/2013 du 8 janvier 2014, 62/2014 du 4 février 2014, 438/2014 du 22 mai 2014 et 408/2015 du 8 juillet 2015), essentiellement à partir

de plusieurs décisions du Comité des droits de l'homme des Nations Unies chargé de veiller à l'application du pacte international relatif aux droits civils et politiques. Ainsi qu'il a d'ores et déjà été indiqué à ces occasions, le libellé de l'article 14.5 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques ne prévoit pas le droit à une deuxième instance, mais le droit de toute personne déclarée coupable d'une infraction de faire examiner par une juridiction supérieure la déclaration de culpabilité et la condamnation, conformément à la loi. C'est cette dernière précision qui permet une certaine souplesse dans les dispositions légales des différents systèmes juridiques comme l'a reconnu la Cour européenne des droits de l'homme dans l'arrêt du 30 mai 2000 où elle a jugé que les États parties conservent la faculté de décider des modalités d'exercice du droit à réexamen et peuvent en restreindre l'étendue.

Comme l'a rappelé l'arrêt STS 918/2007 du 16 novembre 2007, après la communication numéro 715/1996 de juillet 2000, ledit Comité a considéré que la suffisance du pourvoi en cassation, aux fins de l'article 14.5 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, dépend de la portée du pourvoi dans le cas d'espèce. Ledit Comité a fondamentalement changé de position et a considéré comme suffisant le fait de prévoir, dans le système juridique, des recours dans le cadre desquels la juridiction supérieure examinerait l'existence et la suffisance des éléments de preuve, la rationalité de la juridiction d'instance quant à l'appréciation desdits éléments de preuve et à la légalité de leur obtention, ainsi que l'individualisation concrète de la peine. S'agissant du pourvoi en cassation espagnol, ce changement de critères est notamment apparu dans les décisions suivantes : 1356/2005 du 10 mai 2005, 1389/2005 du 16 août 2005, 1399/2005 du 16 août 2005, 1059/2002 du 21 novembre 2005, 1156/2003 du 18 avril 2006, 1094/2002 du 24 avril 2006, 1102/2002 du 26 avril 2006, 1293/2004 du 9 août 2006, 1387/2005 du 11 août 2006, 1441/2005 du 14 août 2006, 1098/2002 du 13 novembre 2006, 1325/2004 du 13 novembre 2005 et 1305/2004 du 15 novembre 2006.

Le fait que ce Tribunal Suprême soit une juridiction supérieure n'est pas contesté du point de vue de l'organisation, aussi bien au regard des Audiencias Provinciales et des Tribunales Superiores de Justicia que de l'Audiencia Nacional, de sorte que, sur ce point, il est effectivement satisfait aux prévisions. Il importe cependant de reconnaître qu'au-delà du libellé de la loi, ce que prétend le pacte n'est pas la simple intervention d'une juridiction supérieure mais le fait que le type de recours prévu par le système juridique soit effectif, au sens où il permet certaines possibilités de réexamen des éléments de preuve. Il a ainsi été reconnu que notre système procédural satisfait aux prévisions du pacte, dans la mesure où il fixe des mécanismes qui permettent de réinterpréter la décision d'un tribunal d'instance en procédant à un réexamen de la rationalité des méthodes logiques et inductives découlant de toute activité judiciaire d'appréciation des éléments de preuve, en garantissant et en étendant au maximum les possibilités de la défense.

Il ressort, entre autres, des arrêts STS 1041/2013 du 8 janvier 2014 et 438/2014 du 22 mai 2014 que la Constitution espagnole, la loi organique relative au pouvoir judiciaire (article 5.4) et le Code espagnol de procédure pénale (article 852) ont permis d'étendre largement le réexamen des éléments de preuve. L'opposition de la violation des droits fondamentaux de toute personne poursuivie pour un délit et la primauté du droit à la protection juridictionnelle effective, la présomption d'innocence et la nécessité de motiver suffisamment le choix des critères retenus et l'intime conviction qui a conduit la juridiction au prononcé d'une décision donnée sont des éléments suffisants pour affirmer que le présent pourvoi est une voie efficace.

La réforme récente du Code espagnol de procédure pénale issue de la loi 13/2015 et la loi 41/2015 a toutefois généralisé la deuxième instance pour toutes les procédures pénales, ce qui permettra au pourvoi en cassation d'être en conformité avec la finalité qui est la sienne.

SOIXANTE ET UN. Le présent moyen porte sur la rhétorique du point de vue du droit des plaignants à obtenir le droit à une révision des décisions d'acquiescement.

Cette chambre a déjà rappelé les possibilités qu'offre le pourvoi en cassation en cas de différend juridique, lorsque le plaignant a été débouté par la juridiction d'instance ou lorsque la décision est arbitraire, infondée ou absurde. Le droit à la protection juridictionnelle effective des plaignants doit être en conformité avec l'ensemble des droits dont bénéficie le prévenu, de sorte que le Tribunal Suprême ne saurait se substituer à la juridiction d'instance dans l'appréciation d'un élément de preuve auquel il n'a pas participé. C'est pour cette raison qu'il a été indiqué que toute violation du droit à la protection juridictionnelle effective entraînerait la nullité de la procédure et le renvoi devant la juridiction d'instance.

En ce sens, le recours en appel qui a été généralisé avec la récente réforme de la procédure pénale espagnole garantit un domaine de protection au droit à la protection juridictionnelle effective pour les plaignants, le même que celui que garantit le pourvoi en cassation au regard de la portée que lui a reconnu la jurisprudence de cette chambre. La nouvelle législation n'autorise pas la juridiction d'appel à condamner le mis en cause qui a été acquitté en première instance ou à alourdir la peine à laquelle il a été condamné lorsque l'appel est fondé sur une erreur d'appréciation de la preuve. Auxquels cas, la recevabilité du pourvoi entraînerait la nullité de la décision et le renvoi du dossier, subordonné à « la justification de l'insuffisance ou du manque de rationalité de la motivation, au rejet manifeste des règles en la matière ou de l'omission de tout raisonnement au regard de l'un ou l'autre des éléments de preuve susceptibles d'avoir une importance ou dont la nullité aurait été déclarée de manière non conforme » (articles 790.2 et 792.1 LEcrim).

En tout cas, ainsi que l'ont rappelé les arrêts STS 647/2014 du 9 octobre 2014 et 497/2015 du 24 juillet 2015, le droit au double degré de juridiction en matière pénale reconnu dans les traités internationaux et, notamment, à l'article 14.5 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques n'a un caractère contraignant que pour les décisions de condamnation et pas pour les décisions d'acquittement, de sorte qu'un système pénal qui n'autorise le double degré de juridiction qu'en cas de condamnation est conforme.

Le moyen est rejeté.

SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE

SOIXANTE-DEUX. Il importe désormais de s'intéresser à la question de la responsabilité civile et d'apporter une réponse aux différents moyens sur le fondement desquels elle doit être reconnue. Le parquet, l'Administration générale de l'État espagnol, la Xunta de Galice, l'État français et Amegrove l'ont fait sur le fondement de l'article 849.1 LECrim, tiré de l'application induite des articles 109, 110, 111, 115, 116, 117 et 120 du CP, de la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de la convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), en liaison avec la responsabilité civile dérivée desdits délits. Le recours formé par Isidro de la Cal Fresno et autres portait sur la même question mais il était fondé sur l'article 851.3 LECrim.

Il y a lieu d'analyser la question concernant le prévenu, Apostolos Ioannis Mangouras, considéré comme pénalement responsable d'un délit contre l'environnement, avant de s'intéresser à la responsabilité civile subsidiaire demandée à l'encontre du propriétaire du Prestige, la société Mare Shipping, INC Liberia, et de celle demandée à l'encontre de la compagnie d'assurance, The

London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club) et, enfin à celle du FIPOL.

SOIXANTE-TROIS. La responsabilité civile du prévenu, M. Mangouras, exige nécessairement une approche différente de celle retenue dans la décision attaquée au motif que l'étendue de sa condamnation ne laisse planer aucun doute quant au lien entre son comportement et les dommages occasionnés par la catastrophe qui a provoqué le déversement d'hydrocarbures du navire dont il était le capitaine.

L'article 109 du CP stipule que « l'exécution d'un fait qualifié par la loi de délit ou de contravention exige de réparer le préjudice causé conformément aux dispositions légales » et l'article 116 précise que « toute personne pénalement responsable d'un délit ou d'une contravention est également civilement responsable lorsque l'événement cause un préjudice [...] ». Cette responsabilité comprend la restitution du bien, le cas échéant, la réparation du dommage et l'indemnisation des préjudices d'ordre matériel et moral (article 110 CP).

Il s'agit d'un cas de responsabilité civile en conséquence du délit. Il importe d'abandonner le domaine du droit pénal pour s'intéresser à celui du droit civil et à l'action en réparation, en tant qu'action différente, bien que jointe à la procédure pénale pour des raisons d'utilité et d'économie de la procédure, à l'effet de répondre aux droits légitimes (civils) des victimes.

Les actions civiles conservent leur nature propre dès lors qu'elles sont exercées devant la juridiction pénale et leur contenu et leur étendue doivent également être adaptés à la législation applicable en matière civile, à condition qu'aucune disposition pénale n'en modifie le régime.

Ainsi que l'a jugé le Tribunal Suprême dans l'arrêt STS 298/2003 du 14 mars 2003, « l'action civile *ex delicto* conserve sa nature civile lorsqu'elle est

exercée dans le cadre d'une procédure pénale. Le traitement doit être identique sous peine d'établir des inégalités ou de réelles injustices selon que la victime choisit d'exercer l'action en réparation dans le cadre de la procédure pénale ou qu'elle engage l'action civile correspondante ».

Il s'agit d'un cas de responsabilité civile dérivée des dommages causés par le rejet d'hydrocarbures depuis un navire qui les transportait, dont l'action en réparation est régie par la Convention internationale de 1991 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), des instruments ratifiés par l'Espagne et publiés au Journal officiel espagnol (BOE) du 20 septembre 1995 et du 11 octobre 1997, c'est-à-dire des instruments en vigueur et applicables à la date des faits.

Les demandeurs au pourvoi contestent l'applicabilité de ce système de responsabilité à celle née du délit. Ils s'appuient pour cela sur deux arrêts de cette chambre du 17 janvier 1992 et du 21 septembre 1994 en vertu desquels cette chambre a refusé d'appliquer le système de plafond d'indemnisation aux cas d'abordage prévus dans le Code espagnol de commerce, au motif que la responsabilité née du délit est illimitée, qu'elle est subordonnée au régime propre à l'article 22 du CP (texte consolidé de 1973) et qu'elle n'est pas concernée par les limites ou dispositions particulières à la législation commerciale. Pourtant, il a d'ores et déjà été indiqué que selon la jurisprudence la plus récente, sauf en cas de contradiction avec l'une quelconque des dispositions spécifiques du Code pénal espagnol, la portée et le contenu de la responsabilité civile née du délit doivent être adaptés à la réglementation applicable en matière civile (voir entre autres les arrêts STS 298/2003 du 14 mars 2003, 936/2006 du 10 octobre 2006, 108/2010 du 4 février 2010, 357/2013 du 29 avril 2013, 64/2014 du 11 février 2014, 212/2015 du 11 juin 2015 et 778/2015 du 18 novembre 2015).

Il est vrai que l'article 1092 du CC stipule que les obligations civiles au titre des délits sont régies par les dispositions du Code pénal espagnol et, s'agissant de la réparation des dommages causés par un fait délictuel, l'article 109 dudit code renvoie aux « dispositions légales », c'est-à-dire à celles qui régissent la matière en question. À titre d'exemple, personne aujourd'hui ne conteste la limite de responsabilité civile née des faits commis en matière de circulation des véhicules à moteur résultant de la législation sur les assurances et les barèmes qu'elle contient.

SOIXANTE-QUATRE. La convention internationale de 1991 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC92) fixe une limite de responsabilité ou, plus exactement, un plafond d'indemnisation.

Elle part du principe de la canalisation de la responsabilité ou restriction de la qualité pour se défendre et impute, en premier lieu, la responsabilité exclusivement au propriétaire du navire, qu'il s'agisse d'une compagnie maritime ou pas. La jurisprudence considère que le texte de cette convention répond à la volonté de concentrer la responsabilité sur une personne identifiée, ou du moins identifiable, grâce à l'immatriculation du navire, indépendamment de l'action récursoire contre le véritable responsable, à savoir le propriétaire de la compagnie de navigation, qui n'est pas nécessairement le propriétaire du navire.

La limite de responsabilité fixée par la convention est basée sur un système mixte qui prend en compte le déplacement ou unités de jauge du navire multipliées par le coefficient d'unités de compte (droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international) jusqu'à un plafond infranchissable. Pour que la limite soit appliquée, la CLC92 exige que le propriétaire ait constitué devant le juge un fonds équivalent à la limite de responsabilité. Il s'agit d'une responsabilité objective et obligatoire qui répond au principe du pollueur-payeur.

Cette jurisprudence considère que la CLC92 présente un schéma de canalisation de la responsabilité à caractère exclusif et excluant. Exclusif parce qu'aucune demande d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution maritime par les hydrocarbures n'est possible, sauf conformément à ce qui est prévu à l'article 3.4 de ladite convention, et excluant, parce que seule la responsabilité du propriétaire du navire peut être exigée pour ce type de dommages.

Ce caractère excluant fait cependant l'objet d'exceptions. L'article 5.3 de la CLC92 prévoit que : ne sont pas responsables : a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ; b) le pilote ; c) tout affréteur, armateur ou armateur-gérant ; d) toute personne accomplissant des opérations de sauvegarde ; e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde ; et f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e) ; et, comme exception à cette règle générale, les personnes susvisées sont responsables si le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis « avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».

Il s'agit de catégories qui, en principe, sont définies sur la base des critères propres au droit civil. Le débat doctrinal auquel a donné lieu le deuxième alinéa de cette exception sur la question de savoir si elle englobe les cas dans lesquels le délit est commis intentionnellement ou à la suite d'une imprudence grave a été étendu au cas d'espèce.

La jurisprudence commerciale fait prévaloir le critère qui limite l'expression « témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement » aux cas de délit commis intentionnellement. La règle doit être interprétée en recherchant sa cohérence avec le système dans lequel elle s'inscrit qui, dans le cas d'espèce, punit pénalement aussi bien les comportements intentionnels que ceux qui extériorisent la version la plus grave de l'imprudence.

L'expression « téméairement » de la CLC92 nous renvoie, par sa sémantique, à une action par imprudence. Selon le Dictionnaire de la langue espagnole, cet adverbe signifie « de manière téméraire » et téméraire est défini comme « qui est excessivement imprudent au point d'être dangereux ». Cette définition concorde avec l'essence même du comportement imprudent, opposé à celui intentionnel, dont la terminologie est traditionnellement utilisée dans nos codes depuis 1848 pour qualifier la manifestation la plus grave du comportement fautif, « l'imprudence téméraire », que la jurisprudence de cette chambre a assimilé à celle que le Code pénal espagnol en vigueur qualifie de grave (voir, entre autres, les arrêts STS 1082/1999 du 28 juin 1999, 1185/1999 du 12 juillet 1999, 1111/2004 du 13 octobre 2004, 992/2013 et 997/2013 du 20 et 19 décembre 2013). Ce qui a été défini dans cette même résolution comme celle qui « [...] a toujours nécessité la violation des règles les plus élémentaires de protection ou de diligence exigibles dans une activité donnée » (arrêt STS 1823/2002) ou comme celle qui implique un « mépris total et absolu des règles les plus élémentaires en matière de prévision et de vigilance » (arrêt STS 537/2005).

La CLC92 ajoute une autre condition cumulative au comportement téméraire prévu comme alternative au comportement intentionnel ayant une valeur juridique pour renverser la limite de responsabilité qu'elle établit de manière générique, à savoir « avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement », ce qui est également compatible avec la notion de délit par imprudence dans sa modalité de faute consciente, c'est-à-dire celle où le danger est prévu comme possible et dont on espère qu'il ne se produira pas. La limite entre la forte probabilité d'occasionner le résultat dommageable et la simple possibilité qu'il se produise qui devrait, en principe, établir un premier critère de délimitation entre le délit commis intentionnellement et la faute consciente (voir, entre autres, les arrêts STS 546/2012 du 25 juin 2012 et 802/2010 du

17 septembre 2010) ne saurait être dissociée de l'interprétation du comportement téméraire qu'elle complète.

L'interprétation retenue intègre la règle qui est en rapport avec d'autres règles de notre système juridique, au sens où il n'est pas logique d'ignorer les effets civils de la réparation des dommages causés par les comportements commis par imprudence grave, également constitutifs d'un délit, par rapport aux délits intentionnels, y compris ceux commis intentionnellement. Il est question d'un régime préférentiel qui fait exception à la règle générale du droit des dommages par rapport à la réparation intégrale des dommages causés et c'est sous cet angle qu'il doit être abordé. Outre l'interprétation de cette règle contenue dans notre système juridique par le biais des articles 96 de la Constitution espagnole et 1.5 du Code civil espagnol, on ne saurait éluder les règles herméneutiques qui inspirent notre réglementation nationale et l'euro péenne. Au motif 24, il a d'ores et déjà été expliqué que les articles 4 et 5 de la directive 2005/35/CE, ultérieure aux faits, demandent aux États membres de sanctionner (y compris au pénal) tout déversement d'hydrocarbures se produisant dans les eaux territoriales ou intérieures par imprudence volontaire ou négligence grave, et pas seulement avec dol éventuel. Ces articles ont été remis en question devant la Cour de justice de l'Union européenne et confirmés par cette dernière. L'arrêt du 3 juin 2008 (CJUE/2008/123), bien qu'ayant considéré que ce n'était pas son rôle de confronter la légitimité de la directive à celle d'un traité international dont la Communauté ne fait pas partie, a assuré qu'« il incombe à la Cour de justice d'interpréter ces dispositions en tenant compte de la Convention MARPOL 73/78 » et ce, en application « du principe coutumier de la bonne foi. » La Cour a indiqué que la notion de « négligence grave » correspond à un paramètre parfaitement licite et conforme au principe de sécurité juridique qui impose de sanctionner les rejets interdits, et a conclu que l'examen de la question posée n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de l'article 4 de la directive 2005/35 au regard du principe général de sécurité juridique.

En appliquant ce qui précède au présent cas d'espèce, il est apparu que Apostolos Ioannis Mangouras est l'auteur d'un délit par imprudence contre l'environnement à l'origine des dommages causés à la suite du déversement de la cargaison que transportait le Prestige. Une imprudence qualifiée de grave, ce qui est la condition de la qualification pénale appliquée, dans le cadre de laquelle le prévenu aurait dû prévoir et prendre conscience du risque que son comportement faisait courir, lequel s'est matérialisé par les dommages causés, ce qui conduit à considérer qu'il les a commis « téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ». Autrement dit, des conditions qui ne sauraient l'exonérer de la responsabilité civile que prévoit, entre autres pour le capitaine, l'article 5.3 de la CLC92 au motif qu'il doit être fait application de l'exception qui y est prévue, de sorte que conformément aux dispositions de l'article 116 du CP, la responsabilité civile doit être établie au regard de l'ensemble des dommages causés, dans les conditions telles que spécifiées ultérieurement.

SOIXANTE-CINQ. Les requérants demandent que la responsabilité civile subsidiaire de la société Mare Shipping soit reconnue conformément aux dispositions de l'article 120.4 du CP. En vertu de cet article, sont également civilement responsables, à défaut de ceux qui sont pénalement responsables « les personnes physiques ou morales qui ont une quelconque activité industrielle ou commerciale, pour les délits commis par leurs employés ou subordonnés, représentants ou gestionnaires agissant dans l'exercice de leurs obligations ou services ».

Les deux éléments autour desquels s'articule la responsabilité civile subsidiaire sont les suivants : a) il existe un lien de subordination entre l'auteur du délit et le principal, personne physique ou morale, pour le compte duquel il travaille ; et b) l'auteur agit dans le cadre de ses fonctions, y compris lorsqu'il se limite strictement à celles-ci.

La jurisprudence de cette chambre a connu une évolution qui a progressivement élargi ce type de responsabilité et préconisé l'interprétation plus large de ces paramètres de responsabilité, non seulement au sens des critères de la *culpa in eligendo* et de la *culpa in vigilando*, mais également, et tout particulièrement, au sens de la théorie de la création du risque, de sorte que celui qui tire un bénéfice d'activités qui, de quelque manière que ce soit, sont susceptibles d'engendrer un risque pour les tiers est tenu de supporter les conséquences négatives de nature civile vis-à-vis de ces tiers lorsqu'ils sont victimes (voir, entre autres, les arrêts STS 1491/2000 du 2 octobre 2000, 948/2005 du 19 juillet 2005 et, plus récemment, 348/2014 du 1^{er} avril 2014 et 413/2015 du 30 juin 2015).

Par ailleurs, s'agissant de la preuve, il ressort d'une jurisprudence confirmée de cette chambre que les principes de présomption d'innocence et *in dubio pro reo* n'interviennent pas dans la détermination de la responsabilité civile et, partant, n'en limitent pas son assouplissement au motif qu'ils sont inhérents à l'application des peines (arrêts STS 51/2008 du 6 février 2008, 213/2013 du 14 mars 2013, 348/2014 du 1^{er} avril 2014, 532/2014 du 28 mai 2014 et 778/2015 du 3 novembre 2015).

Cette chambre a également jugé que rien ne s'oppose à prononcer *ex novo*, dans le cadre d'un pourvoi, une condamnation, s'agissant de la responsabilité civile (arrêt STS 107/2015 du 20 février 2015 et 184/2015 du 23 mai 2015).

SOIXANTE-SIX. En l'espèce, les deux critères exigés pour reconnaître la responsabilité civile subsidiaire de l'ancien article 120.4 du CP sont réunis.

Il est indiscutable que le prévenu, M. Mangouras, a commis le délit pour lequel il a été condamné dans l'exercice de ses fonctions en tant que capitaine du Prestige. Sur ce point, selon la jurisprudence constante de cette chambre, ce qui est déterminant c'est le fait que le délit à l'origine de la responsabilité soit commis

dans l'exercice normal ou anormal des fonctions réalisées dans le cadre de l'activité, de la mission ou des tâches confiées au contrevenant, qu'il relève de son périmètre d'action et que les abus pendant le service sont autorisés. Dès lors, la responsabilité civile peut difficilement être reconnue lorsque le préposé respecte scrupuleusement sa mission, sous réserve qu'il n'aille pas au-delà du périmètre d'action qui définit son lien avec le responsable civil subsidiaire (voir, entre autres arrêts récents, les STS 343/2014 du 30 avril 2014, 532/2014 du 28 mai 2014 et 413/2015 du 30 juin 2015).

L'autre de ces prémisses n'a pas non plus été contestée. Il ressort des pièces versées au dossier que le contrat de travail a été conclu entre le capitaine Mangouras et la société Universe Maritime, qui n'a pas pu être citée à comparaître, ce qui empêche de se prononcer sur cette dernière. Elle l'a toutefois fait en tant qu'agent et représentant de Mare Shipping, de sorte qu'Universe Maritime intervenait dans cette opération pour le compte et au nom de cette dernière. C'est ce qu'a reconnu son représentant en défense, en s'opposant aux pourvois et en indiquant que Mare Shipping Inc intervient en qualité de propriétaire, d'armateur et de compagnie maritime dans la mesure où, bien qu'elle ait confié la gestion du navire à la société Universe Maritime, elle agissait au nom et pour le compte de Mare Shipping Inc, en vertu du contrat de gestion daté du 6 décembre 2000 qui, ainsi qu'il a été affirmé dans l'exposé des faits de la décision attaquée, a été signé entre Mare Shipping Inc et Universe Maritime.

SOIXANTE-SEPT. Il importe désormais d'analyser l'étendue de la responsabilité du propriétaire conformément aux règles intégrées dans notre système juridique après l'adhésion à la Convention internationale de 1991 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC92).

En vertu de ladite convention, le propriétaire du navire pleinement responsable est en droit de limiter sa responsabilité en ce qui concerne

l'indemnisation des dommages par pollution, sauf s'il est prouvé que ces derniers résultent de son fait ou de son omission personnels, commis « avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement » (article 5.1 et 2), une formule identique à celle analysée concernant le responsable pénal.

Après avoir délimité les moyens tirés de la violation de la loi, il y a lieu d'aborder la question à partir de l'exposé des faits établis dans la décision attaquée et des affirmations factuelles contenues dans l'argumentation.

La décision attaquée part du principe que l'avarie à l'origine de la brèche sur le flanc tribord du navire est due à une défaillance structurelle, inaperçue par ceux qui naviguaient à bord du navire, ce qui ne signifie pas qu'elle l'était également par le propriétaire du navire et sa compagnie maritime. Les éléments dont dispose cette chambre tendent logiquement à démontrer qu'elle ne l'était pas.

Le navire naviguait en règle. Il disposait du certificat correspondant délivré par la société de classification qui, selon cette chambre, pourrait être le responsable éventuel. Pourtant, ni le propriétaire, ni la compagnie maritime du navire ne sont étrangers à une maintenance défectueuse et à un mauvais entretien. Dans ce contexte, ils savaient sans aucun doute que les sociétés REPSOL et BP l'avaient déclassé et que son accès à certains pays et ports était limité. Des éléments qui sont très importants en ce qui concerne la gestion et le fonctionnement de son activité.

Cette chambre a constaté dans des arguments juridiques antérieurs qu'il ressort des affirmations factuelles du tribunal qui a rendu le jugement que l'état du Prestige était défectueux. Il présentait d'importantes défaillances opérationnelles : le pilote automatique ne fonctionnait pas, de même que certains des serpentins de chauffage et il naviguait avec un système de remorquage vétuste qui ne pouvait pas être actionné en cas d'urgence. Des dysfonctionnements qui viennent s'ajouter

à la vétusté de ses structures, reconnue dans la décision et étayée par les éléments de preuve examinés et, bien que l'origine de l'avarie n'ait pas pu être déterminée, le mauvais état du navire a cependant été mis en exergue. Le tribunal qui a rendu le jugement qualifie cet état d'« élément très important » et conclut que les événements démontrent que la structure du Prestige n'était pas apte à supporter la navigation, qui plus est dans une situation critique.

Dans ces conditions, force est de déduire, à l'exclusion d'autres alternatives plus raisonnables, que le propriétaire du navire qui était responsable à l'égard de l'armateur et de la compagnie maritime, en connaissait l'état réel. Le propriétaire du navire dispose de sa propre infrastructure de fonctionnement, il choisit les plans d'inspection et de réparation du navire, il programme les inspections avec la société de classification, il reçoit, classe et conserve les documents qui font état des défauts observés et des réparations effectuées, il connaît l'historique du navire et il reçoit également des informations directes des différents capitaines qui sont aux commandes. Il est donc très difficile de soutenir raisonnablement qu'il n'était pas au courant de l'état de la structure du navire ou de son état d'entretien.

Dans ce contexte, l'Audiencia Provincial a souligné le témoignage de M. Alevizos qui travaillait pour la société qui gérait le Prestige et, selon lui, le propriétaire connaissait l'état du navire, parti à Saint-Pétersbourg pour mourir.

Le plan final a cependant été différent. Une traversée supplémentaire a été programmée. Ce serait sa dernière. Cette prise de décision révèle une faute de protection et de vigilance extrêmement importante, qui plus est quand on sait que, sur sa route, le navire aurait à faire face à des conditions climatiques défavorables qu'il ne pouvait, de toute évidence, pas supporter, au vu de l'état de sa structure et de son niveau d'entretien. En dépit de cela, le risque a été pris. Le tribunal qui a rendu le jugement parle de précarisation de la navigation ou de navigation risquée au motif que le navire n'était pas en mesure de supporter sans risque la situation

de crise qui s'est produite, ce qui a provoqué le déversement catastrophique de sa cargaison.

En vertu de ce qui précède et au regard du potentiel polluant de la cargaison que transportait le navire, force est de reconnaître qu'il s'agit d'un cas de faute ou de négligence civile de la part de Mare Shipping Inc, dont l'ampleur est suffisante pour considérer qu'elle a agi témérairement, en passant outre, de manière consciente et délibérée, les risques graves encourus par son action. Une prise de décision qui suffit à renverser la limite de responsabilité reconnue au propriétaire du navire par la CLC92.

SOIXANTE-HUIT. Les demandeurs au pourvoi dénoncent la non-application de l'article 117 du CP et demandent la condamnation de la compagnie d'assurance du Prestige, à hauteur du plafond fixé dans la police souscrite entre Universe Maritima, Athènes, et The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club).

L'article 7 de la Convention internationale de 1991 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC92) prévoit l'obligation pour les propriétaires de navires qui transportent plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac de souscrire une assurance ou autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément à la limite fixée. En conformité avec cette obligation, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association a constitué, devant le Juzgado de Instrucción (tribunal d'instruction) saisi du dossier, un fonds de garantie d'un montant de 22 777 986 euros.

L'Audiencia Provincial a refusé que ce fonds soit effectivement versé puisque la responsabilité civile des prévenus n'a pas été reconnue. Cette décision a aujourd'hui perdu toute sa valeur juridique. Les demandeurs au pourvoi demandent toutefois que la condamnation au paiement de l'indemnisation au titre

de la responsabilité civile soit également étendue à la compagnie d'assurance, à hauteur du plafond fixé dans la police.

La CLC92 limite la responsabilité des compagnies d'assurance au plafond du fonds de garantie cité, sans exception. Il ressort cependant de l'exposé des faits établis de la décision attaquée que cette autre police existait, ce que la défense du propriétaire du navire a expressément assumé. La compagnie d'assurance a décidé de se tenir en marge du procès, bien qu'elle ait été citée à l'audience et dans le cadre du présent pourvoi en cassation. Elle n'a pas comparu en première instance, ni dans le cadre du pourvoi, ce qui n'empêche pas une condamnation. C'est elle qui a choisi volontairement de ne pas se défendre, sans invoquer une quelconque raison. C'est donc à elle qu'incombent les conséquences de son choix de ne pas comparaître (voir, entre autres, les arrêts STC 153/2002 du 15 juillet 2002 et 116/1012 du 4 juin). Le Tribunal Constitutionnel est même allé au-delà en jugeant que lorsque la compagnie d'assurance ou un tiers responsable civil n'était pas formellement cité à comparaître et faisait l'objet d'une condamnation, il n'y a pas lieu d'annuler la condamnation lorsqu'il apparaît que l'un ou l'autre avait été officieusement informé du procès et avait choisi de ne pas comparaître (arrêts STC 48/1984 du 4 avril 1984 et 43/89 du 20 février 1989).

SOIXANTE-NEUF. L'article 117 du CP stipule que « les compagnies d'assurance qui couvrent les indemnisations au titre de la responsabilité dérivée de l'utilisation ou de l'exploitation d'un quelconque bien, d'une quelconque entreprise, industrie ou activité, lorsqu'une situation prévue dans le présent code est à l'origine d'un événement qui détermine le risque garanti, engagent leur responsabilité civile directe dans la limite de l'indemnisation légalement fixée ou prévue par les parties, indépendamment du droit de recours contre qui de droit ».

Cet article distingue deux niveaux pour quantifier cette responsabilité, celui prévu par la loi et celui fixé par les parties, lesquels ne sont pas incompatibles.

Dans le premier cas, c'est-à-dire la responsabilité prévue par la loi, il s'agit en l'espèce de celle limitée, sans possibilité d'extension, visée dans la CLC92, et qui correspond au fonds de garantie est déposé devant la juridiction. La seconde responsabilité, celle accordée par les propriétaires ou compagnies maritimes pour couvrir, entre autres, leur responsabilité civile, dans le cas où il est dérogé à la limite fixée en faveur du propriétaire par la CLC92.

En l'espèce, l'existence de cette garantie est indiquée dans l'exposé des faits établis concernant Universe Maritima, Athènes, qui agissait comme représentant du propriétaire du Prestige, Mare Shipping Inc, et elle a été souscrite auprès de The London P&I Club. Il ressort également du dossier et, notamment, du contrat d'affrètement, que pendant la validité de la police du même nom « le navire figurait expressément dans la police d'assurance standard de responsabilité contre la pollution par les hydrocarbures d'un Club P&I, à hauteur d'un milliard de dollars américains ».

Les contrats d'assurance P&I (*protection and indemnity* ou contrats de protection et d'indemnisation) n'étaient pas régis par le droit espagnol jusqu'à l'approbation de la récente loi sur la navigation maritime (*Ley de la Navegación Marítima*). Il s'agit de contrats de responsabilité civile de la compagnie maritime tels que des contrats mutualisés, dans lesquels les armateurs ou les personnes liées se regroupent au sein de clubs pour se couvrir entre eux. Ces contrats sont soumis à la législation du pays dans lequel ils ont été signés et la soumission à une législation en particulier est autorisée. Dans ce type de contrat, le risque garanti est la responsabilité qui est à l'origine du dommage susceptible d'être causé à un tiers, de sorte que ces contrats couvrent le paiement des indemnités versées à un tiers et ne prévoient pas d'action directe, avec l'effet dévastateur que cela implique pour les victimes. Il s'agit d'un contrat d'indemnisation réelle, qui couvre l'assuré contre la perte patrimoniale subie pour avoir indemnisé le tiers.

L'article 467 de la loi sur la navigation maritime stipule que « l'obligation d'indemnisation de l'assureur dans ce type de contrats existe dès lors que la responsabilité de son assuré est engagée à l'égard d'un tiers victime. Ce dernier peut se prévaloir d'une action directe contre l'assureur pour le contraindre à respecter son obligation. Toute disposition contractuelle contraire sera nulle ». Pourtant, avant la loi en question, ce type de contrats n'était pas expressément régi en Espagne, ce qui conduirait en principe à appliquer, à titre supplétif, la loi relative au contrat d'assurance (*Ley de Contrato de Seguro*). L'article 76 de ladite loi reconnaît au tiers victime une action directe définie en ces termes « la victime ou ses ayants droit peuvent engager une action directe contre l'assureur pour le contraindre à respecter son obligation d'indemnisation, indépendamment du droit de l'assureur de se retourner contre l'assuré lorsque le dommage ou le préjudice causé à un tiers est dû à sa négligence. L'action directe est indépendante des exceptions dont peut se prévaloir l'assureur contre l'assuré. L'assureur peut toutefois opposer la faute exclusive de la victime et les exceptions personnelles à son encontre. Aux fins d'exercice de l'action directe, l'assuré est tenu d'informer le tiers victime ou ses ayants droit de l'existence du contrat d'assurance et de son contenu ».

L'arrêt de la première chambre de ce Tribunal Suprême du 3 juillet 2003 a déclaré l'incompétence des juridictions espagnoles pour connaître de l'action directe du tiers victime contre l'assureur de la compagnie maritime dans la mesure où les règles du Club P&I contenaient une clause de renvoi devant la cour d'arbitrage de Londres.

Dans le cas d'espèce, la compagnie d'assurance, en refusant de comparaître, n'a invoqué ni ce motif ni un quelconque autre motif pour s'opposer à son obligation d'indemnisation susceptible de l'exonérer, de sorte qu'il lui appartient de supporter les conséquences de son comportement dans la procédure, qui plus est s'agissant de prononcés relatifs à la responsabilité civile. De surcroît, en constituant le fonds de garantie prévu par la CLC92, elle dépasse

le cadre des profils traditionnels des assurances P&I dans la mesure où elle ne s'est pas limitée à rembourser à l'assuré le paiement qu'il avait effectué (*pay to be paid*) mais elle l'a fait pour répondre des actions directes des victimes. Force est par ailleurs de ne pas oublier qu'il est question de responsabilité civile, qui découle à son tour d'une responsabilité pénale, pour des dommages causés à des espaces relevant de la compétence des juridictions espagnoles. Sur ce point, l'article 117 du CP déclare expressément la responsabilité de la compagnie d'assurance qui couvre les indemnisations au titre de la responsabilité dérivée de l'utilisation ou de l'exploitation du bien ou de l'activité lorsqu'une situation prévue dans le présent code est à l'origine de l'événement qui détermine le risque garanti. C'est ce qui en l'espèce s'est passé.

L'assuré est en l'espèce condamné comme responsable civil subsidiaire, d'où les deux alternatives qui se présentent pour trancher la question, soit la responsabilité de la compagnie d'assurance est directe uniquement à l'égard de ce responsable et, partant, subsidiaire de celle de la personne condamnée comme responsable pénal (arrêt STS 391/2012), soit la responsabilité est également directe à l'égard de cette dernière.

Cette chambre se prononce en faveur de la deuxième alternative. Les dommages à indemniser sont la conséquence de l'exploitation du navire assuré. L'assurance responsabilité civile est un moyen de protéger le patrimoine de l'assuré et un instrument de protection des droits des victimes, notamment s'agissant des délits dans lesquels, outre les intérêts individuels, des intérêts communs liés à l'environnement et à l'équilibre des ressources naturelles ont aussi été affectés.

Le contrat d'assurance en question couvrait la production de dommages dus à la pollution dans le cadre de l'exploitation du navire, puisque telle était l'activité de l'assuré, propriétaire et compagnie maritime de ce dernier, ce qui comprend donc les dommages dus aux actes illicites commis par ses employés

dans l'exercice de cette activité. Il s'agit là de la position majoritairement suivie par cette chambre (arrêts STS 915/2010 du 18 octobre 2010, 127/2010 du 22 février 2010, 619/2005 du 11 mai 2005 et 469/2003 du 28 mars 2003) et celle qui est la plus conforme avec le libellé de l'article 117 du CP et avec le système d'assurances fixé par la loi 50/1980 du 8 octobre 1980 qui reconnaît à la victime le droit d'engager une action directe contre la compagnie d'assurance, indépendamment du droit de recours dont celle-ci peut se prévaloir.

En vertu de ce qui précède, il y a lieu de reconnaître la responsabilité civile directe de la compagnie d'assurance The London Steamship Owners Mutual Insurance Association à hauteur du plafond de un milliard de dollars américains.

SOIXANTE-DIX. Les demandeurs au pourvoi demandent également que la responsabilité civile du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) soit reconnue.

Le FIPOL a été créé en vertu de la Convention de 1971 en tant qu'organisme international doté d'une personnalité morale, ayant pleine capacité pour agir et d'une pleine légitimité à engager des actions et se défendre en justice en vue d'atteindre ses objectifs. Le FIPOL est actuellement régi par la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en vertu de l'instrument d'adhésion publié au Journal officiel espagnol (BOE) du 11 octobre 1997. Cette convention est en vigueur et applicable et elle l'était au moment des faits.

La convention en portant création précise que le FIPOL est créé aux fins d'assurer aux victimes une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention de 1992 sur la responsabilité s'avère insuffisante (article 2.1).

La convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures prévoit plusieurs exceptions à l'obligation d'indemnisation du Fonds : a) s'il prouve que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection ou qu'il est dû à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire de guerre ou d'un autre navire appartenant à un État ou exploité par lui et affecté exclusivement, au moment de l'événement, à un service non commercial d'État ; ou b) si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires ; c) si le Fonds prouve que le dommage par pollution résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le Fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser cette personne. Toutefois, cette exonération du Fonds ne s'applique pas aux mesures de sauvegarde. (article 4, paragraphes 2 et 3 de la convention). Des exceptions qui ne s'appliquent pas au cas d'espèce.

Conformément à l'article 4.1 de la convention, le Fonds est tenu d'indemniser dans les limites expressément prévues dans la convention. La limite est fixée par rapport au plafond indiqué dans la CLC92 pour l'événement en question (à la charge du propriétaire) de sorte qu'en additionnant l'une et l'autre selon les montants en vigueur à la date des faits, elle ne peut pas dépasser 135 millions d'unités de compte. La limite s'élève à 200 millions d'unités de compte pour tout événement survenant au cours de toute période pendant laquelle il y a trois parties à la présente Convention pour lesquelles le total de la quantité pertinente d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui a été reçue au cours de l'année civile précédente par des personnes sur le territoire de ces parties est égal ou supérieur à 600 millions de tonnes.

Il s'agit d'une responsabilité objective, légale et évaluée, destinée à être distribuée au prorata entre toutes les victimes (article 4.2 de la convention) et,

partant, l'indemnisation doit être fixée conformément aux règles qui la régissent. La condamnation du FIPOL devra donc être conforme aux limites légalement fixées.

SOIXANTE ET ONZE. L'indemnisation qui comprendra, conformément aux dispositions des articles 110 et 339 du CP, la restitution, la réparation des dommages, aussi bien ceux émergents que le manque à gagner, y compris les dommages causés à l'environnement dans ses différents aspects, l'indemnisation des dommages d'ordre matériel et moral, devra être fixée dans la décision exécutoire, après examen par la juridiction saisie des éléments de preuve produits par les différentes parties, dans le respect du principe du contradictoire aux fins de garantir l'intervention effective des victimes.

En ce qui concerne les critères retenus pour fixer l'indemnisation, la limite ne peut pas dépasser celle qui figure dans des requêtes formulées par les parties dans leurs conclusions définitives, celles qui déterminent les limites ultimes des débats.

Il importe par ailleurs d'observer l'exposé des faits établis concernant les conséquences du déversement du Prestige afin que ce dernier soit respecté et ainsi éviter tout recours pour violation de la loi sur le fondement de l'article 849.1 LECrim. Ces critères sont les suivants :

« 1) D'après des sources officielles, la quantité déversée par le Prestige est estimée à 63 000 tonnes de fuel, générant 170 700 tonnes de déchets, et environ 14 950 tonnes de fuel dans les deux épaves du navire (14 250 dans la proue et 700 dans la poupe).

2) D'après une étude réalisée par des chercheurs de l'USC (Université de Saint-Jacques-de-Compostelle), les rejets du Prestige ont touché 2 980 km de littoral, soit 1 137 plages polluées, 450 000 m² de surface rocheuse imprégnée de dépôts de fuel, 526,3 tonnes de fuel déposées sur les fonds du plateau continental, une mortalité estimée de 115 000 à 230 000 oiseaux marins, tous les écosystèmes

*marins touchés, et des teneurs élevées en HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques, un composé organique constitué de noyaux aromatiques simples unis, ne contient pas d'hétéroatomes ni de substituants, et dont la pollution a suscité des inquiétudes, car certains composants ont été identifiés comme **cancérigènes**, mutagènes et tératogènes) détectées dans le biote (ensemble des espèces de plantes, d'animaux et d'autres organismes vivant dans une zone) et les sédiments.*

3) La côte atteinte par les déversements s'étend de l'embouchure du Miño en Galice à la Manche, la côte de la Galice étant la plus touchée (surtout la Costa da Morte, et plus particulièrement les îles Sisargas, Muxía, le cap Touriñán, Carnota, le parc naturel de Corrubedo, Fisterra), ainsi que le littoral cantabrique espagnol et français, avec 13 départements français concernés.

4) L'estimation certifiée des dépenses occasionnées à l'État espagnol s'élève à 368 481 562,688652 euros.

5) L'estimation certifiée des dépenses occasionnées à la Xunta de Galice s'élève à 145 288 610,51 euros.

6) L'État français chiffre ses dépenses et dommages à 67 500 905,92 euros.

7) Jusqu'au 16 janvier 2003, plus de 2 170 oiseaux ont été accueillis dans des centres de soins, tandis que 176 oiseaux ont été relâchés au Portugal et 25 oiseaux à certains endroits de Galice, soit un total de 201 oiseaux. Cependant, les dommages causés aux oiseaux et à la faune en général se sont étendus sur une vaste zone et ont persisté dans le temps, en particulier dans les ZPS (zone de protection spéciale qui correspond à une catégorie de zone protégée, cataloguée par les États membres de l'Union européenne comme des sites naturels importants pour la conservation de l'avifaune menacée d'extinction).

8) De plus, certaines lagunes et une multitude d'espaces naturels de Galice ont également été touchés, notamment le Parc national des Îles Atlantiques de Galice.

9) En Cantabrie, ainsi que dans les Asturies et le Pays basque, des plages et des espaces naturels ont également été souillés.

10) Officiellement, toutes les activités liées à la pêche et aux fruits de mer ont dû être suspendues jusqu'au 17 mai 2003.

11) *Les intérêts privés et particuliers des parties comparantes ont été quantifiés selon les termes décrits dans les faits exposés de cette décision. »*[original en espagnol, non traduit].

SOIXANTE-DOUZE. Les critères que le tribunal qui a rendu le jugement a fixés pour évaluer la responsabilité civile ont été en partie contestés.

Le premier d'entre eux précise : *« Il semblerait que les effets des hydrocarbures sur les écosystèmes des côtes exposées à la mer soient de courte durée et que la flore et la faune les recolonisent rapidement ».*

Cette affirmation est contestée par le parquet au motif que les éléments sur lesquels elle repose ne sont pas précisés, une position que cette chambre partage. Étant donné que le tribunal d'instance n'a pas précisé les éléments de preuve qu'il a retenus, cette chambre n'est pas en mesure de vérifier si la conclusion telle qu'exposée, contestée par certains des examens de preuve, répond à un travail d'appréciation logique et raisonnable, de sorte que le critère retenu ne saurait être pris en compte pour déterminer la responsabilité civile.

Le tribunal d'instance poursuit en indiquant *« il existe une grande différence entre les indemnisations demandées et les justifications de dépenses réelles produites par l'État et la Xunta de Galice, attestations de dépense qui sont acceptées dans leurs propres termes, de sorte qu'il convient de justifier la différence sur la base des critères qui seront établis ultérieurement, sans se retrancher derrière la soi-disant présomption de rationalité de l'Administration qui est très discutable en tant que présomption même. Une appréciation qui n'a pas lieu d'être dans cette décision et qui ne le sera que juris tantum, et qui l'oblige par conséquent à se soumettre aux mêmes critères de justification que ceux appliqués pour les autres parties »* [original en espagnol, non traduit].

Ce paragraphe est contesté par le parquet, l'avocat de l'État représentant l'Administration générale de l'État espagnol et par la Xunta de Galice.

S'agissant de l'exercice d'actions civiles qui, par nature, regroupent les actions en indemnisation de responsabilités issues du délit, il incombe aux plaignants d'apporter la preuve des dommages qui constituent la base de leur requête, sachant que cette règle en matière de preuve est également applicable aux administrations publiques. Le paragraphe précédemment transcrit ne signifie pas que le tribunal d'instance considère que seules les dépenses certifiées feront l'objet d'une indemnisation, ce qui tendrait inévitablement à exclure d'autres postes évaluables au titre des dommages. Il ressort de ce paragraphe qu'il importe d'apporter la preuve, par tout autre moyen, de tout montant qui ne figure pas dans la certification, de sorte que ce critère est juste et ne porte pas atteinte aux droits des victimes. Un critère qui appelle le suivant.

« La détermination de l'étendue des dommages et du montant de la réparation ou indemnisation exige d'en apporter la preuve au moyen de factures ou de livres de comptes non contestés et jugés recevables pendant la procédure, lesquels doivent être étayés par le rapport d'un expert judiciaire. » [original en espagnol, non traduit] Il s'agit d'une règle d'appréciation indéniable avec une réserve. Aucun motif ne justifie d'exclure, comme éléments de preuve appropriés à ces effets, les expertises réalisées par des experts non judiciaires mais mandatés à la demande d'une partie. Expertises que le tribunal doit apprécier à son bon droit. Nombreux sont les requérants qui font référence au rapport sur les coûts économiques et environnementaux élaboré par Mme María Loureiro García, professeur à l'Université de Saint-Jacques-de-Compostelle, alors qu'aucun motif ne justifie de l'écarter, comme c'est également le cas d'autres rapports versés au dossier.

« En l'absence de toute preuve documentaire fiable, il conviendrait de s'en remettre aux rapports des experts judiciaires. » [original en espagnol, non traduit]

Les affirmations concernant la règle précédente s'appliquent également à celle-ci. Il convient de suivre ces critères d'appréciation concernant la preuve documentaire produite et les différentes expertises réalisées pour évaluer les dommages sur l'environnement réclamés, ainsi que pour déterminer d'autres postes, comme le coût estimé correspondant au recyclage et à l'élimination des 10 000 tonnes de déchets d'hydrocarbures présents dans le sable, l'eau, les plastiques et autres éléments, non encore traités à ce jour et demandés par la Xunta de Galice. Un poste dont la preuve doit être apportée conformément aux termes exposées et qu'il convient de prendre en compte dans le montant de l'indemnisation en tant que dépense nécessaire résultant des faits, objet des poursuites.

Il en est de même des dépenses et autres indemnisations demandées par les différents requérants ou autres victimes, dont la preuve de leur réalité doit être apportée ainsi que leur lien avec les faits objet des poursuites.

SOIXANTE-TREIZE. L'Audiencia Provincial poursuit en fixant certains critères pour le calcul des indemnisations correspondantes, lesquels n'ont pas été contestés par les demandeurs au pourvoi et, partant, ils sont considérés comme valables à ces fins. Ces critères sont les suivants :

« Les périodes d'interruption forcée de la pêche, du ramassage des coquillages et des activités économiques d'autre nature dans les zones touchées seront celles officiellement fixées par les autorités compétentes. »

« Les achats de barrières, matériel antipollution, machines et autres équipements pour empêcher ou limiter les dommages dus à la pollution, dès lors qu'ils ne sont pas compris dans les dépenses certifiées, doivent être justifiés par des documents. Il convient de démontrer l'utilisation effective de ces achats dans les opérations qui ont fait suite au naufrage ou de les étayer par un rapport d'expertise sur la nécessité de ces dépenses. »

« Il convient également de justifier les vols pour contrôler la pollution au moyen de documents, sachant que ledit contrôle spécifique ne fera l'objet d'une indemnisation que pendant la période définie par un expert. »

« Les dommages d'ordre moral sont évidents, importants et conséquents, non seulement en raison du sentiment de crainte, de colère et de frustration qui a touché une grande partie des citoyens espagnols et français, mais également en raison de l'empreinte indélébile de la prise de conscience du fait que des catastrophes comme celle-ci ou d'autres, de plus grande ampleur, peuvent toucher les mêmes victimes à tout moment. De sorte que, dans le cadre de toute demande d'indemnisation expresse à ce titre, il convient de fixer un montant inférieur ou égal, par prudence, à 30 % de celui fixé pour les dommages matériels, sous réserve que la demande dépasse le seuil résultant de cette limite. » [original en espagnol, non traduit]

SOIXANTE-QUATORZE. Il importe dès lors de se référer succinctement aux pourvois formés par le FIPOL. L'étendue de sa responsabilité légale est déterminée par les dispositions qui le régissent, ce qui n'implique pas d'exclure de l'indemnisation les dommages qui ne correspondent pas exactement à ceux décrits dans la Convention comme indemnissables, ni que le calcul du montant de l'indemnisation fixée, destinée à réparer l'intégralité des dommages causés, soit limité par les règles contenues dans le « Barème d'indemnisation » qui y figure. Tout cela sans préjudice de la possibilité pour la juridiction d'instance de prendre ce document en considération, à titre d'information, à l'effet de fixer les indemnisations correspondantes.

POURVOI D'APOSTOLOS IOANNIS MANGOURAS

SOIXANTE-QUINZE. Le premier moyen du pourvoi fondé sur l'article 849.2 LECrim est tiré de l'erreur d'appréciation de la preuve contenue dans le document versé au dossier, tome 14, feuillets 5 930 à 5 932 qui, selon le demandeur au pourvoi, met en exergue l'erreur du tribunal qui a rendu le jugement sans que cela n'ait été contredit pas d'autres éléments de preuve.

Ce moyen ainsi soulevé concerne les faits pour lesquels le requérant a été condamné comme auteur d'un délit de désobéissance, au motif qu'il considère que les transcriptions des conversations entre le Centre régional de coordination des opérations de sauvetage maritime et de lutte contre la pollution (*Centro Zonal de Coordinación de Salvamento*) (CZCS) de Finistère et le capitaine Mangouras (tome 14, feuillets 5 930 à 5 932) qui ont été versées au dossier n'ont pas été considérées dans la rédaction de l'exposé des faits établis et qu'elles ont une valeur juridique au regard du dispositif;

Les conversations auxquelles il est fait allusion ont été effectivement enregistrées, versées au dossier, appréciées comme telles et, ainsi qu'il a été consigné dans le procès-verbal d'audition, officiellement traduites et reproduites lors de l'audience. L'image marquante qui les accompagne a également été reproduite.

L'Audiencia Provincial a tiré ses conclusions en matière de preuve sur les échanges entre le prévenu et le Centre régional de coordination des opérations de sauvetage maritime à partir des témoignages des personnes qui y ont pris part, lesquelles sont les mieux à même de rendre compte du contenu et du ton de la conversation, et à partir de ceux d'autres personnes qui en ont eu connaissance. Les conclusions ainsi tirées concordent, pour l'essentiel, avec le contenu des transcriptions produites dans le cadre du pourvoi et avec les circonstances d'espace et de temps dans lesquelles ces conversations se sont déroulées.

Dans le premier bloc de conversations (celles échangées entre 17 h 21 mn 50 s et 17 h 24 mn 18 s le 13 novembre), l'ordre est répété à cinq reprises, de manière de plus en plus insistante. Le capitaine a répondu à tous ces ordres avec réticence, en invoquant l'accord nécessaire de l'armateur. Plus d'une heure et demie s'est ensuite écoulée avant que le centre ne puisse de nouveau entrer en contact avec le navire et il a fallu presque une heure de plus pour que le prévenu

accepte le remorquage. Ceci dans un contexte d'extrême urgence car, pendant ce temps, chaque paquet de mer entraînait un déversement de fuel.

Ainsi qu'il a été soutenu dans de précédents arguments juridiques, pour que le moyen soulevé sur le fondement de l'article 849.2 LECrim soit accueilli, il est nécessaire, entre autres hypothèses, que le document qui a soi-disant été mal interprété soit suffisamment fiable, c'est-à-dire qu'il mette en exergue l'erreur commise par le tribunal d'instance lorsqu'il a consigné un quelconque élément factuel ou matériel de la décision sur la base même de son contenu, sans avoir à recourir à d'autres éléments de preuve, ni à des conjectures ou à des argumentations complexes. Qui plus est, il ne doit exister, sur ce point, aucun autre élément de preuve. Auquel cas il s'agit d'un problème d'appréciation régi par les règles générales qui lui sont applicables. Enfin, l'information ou l'élément dont la preuve a été apportée au moyen du document désigné par le requérant doit avoir une valeur juridique suffisante pour modifier l'un des points du dispositif. Des critères qui ne sont pas remplis dans le cas d'espèce de sorte que le moyen doit être rejeté et, avec lui, celui fondé sur l'article 849.1 LECrim, tiré de l'application indue de l'article 556 du CP dans la mesure où ce moyen est fondé sur des faits construits dans l'hypothèse où celui tiré de l'erreur d'appréciation de la preuve aurait été accueilli.

SOIXANTE-SEIZE. Le troisième moyen, également fondé sur l'article 849.1 LECrim, est tiré de l'application indue de l'article 556 du CP, cette fois à partir de l'exposé des faits de la décision attaquée comme l'exige le présent pourvoi en cassation.

Le demandeur au pourvoi demande la révision de la déduction opérée par le tribunal qui a rendu le jugement, en premier lieu car il ne ressort pas des faits qu'il a établis un refus franc, tenace, rebelle, obstiné et récalcitrant de la part du capitaine d'exécuter l'ordre reçu. Car le requérant soutient que même si un certain délai s'est écoulé, l'ordre a finalement été respecté par le capitaine Mangouras et

ce délai pouvait être dû à des problèmes de communications auxquels il était étranger. Partant, le requérant conteste le délit spécifique d'outrage à l'autorité reproché au capitaine et il soutient que le retard engendré par son comportement n'a eu aucune conséquence négative sur les opérations.

Selon une jurisprudence de cette chambre (affirmée, entre autres, dans les arrêts STS 8/2010 du 20 janvier 2010 et 800/2014 du 12 novembre 2014), le délit de désobéissance envers l'autorité ou ses agents visé à l'article 556 du CP exige, pour être qualifié, de réunir les éléments suivants : a) l'existence d'une injonction expresse, concrète et claire d'adopter ou de ne pas adopter un comportement spécifique émanant de l'autorité ou de ses agents ; b) l'injonction doit relever des compétences légales de celui qui l'émet ; c) l'ordre est revêtu de toutes les formalités légales, il a été clairement notifié à celui qui doit le respecter de sorte que ce dernier a pu en prendre pleinement connaissance ; d) la résistance du destinataire à respecter l'ordre ; e) le délit de désobéissance en vertu duquel, à l'égard d'une injonction continue et réitérée, le destinataire de l'ordre continue de s'y opposer en faisant preuve d'une résistance tenace, obstinée et rebelle et ; f) la gravité du comportement, qui différencie le délit de la contravention de désobéissance légère, aujourd'hui dépénalisée.

L'existence, la légalité et la communication de l'ordre au prévenu ne sauraient être remises en question à partir de l'exposé des faits de la décision attaquée. « *Le 13 novembre 2002, depuis au moins 17h17, heure à laquelle le CZCS informe le Prestige que le navire va être remorqué pour l'éloigner de la côte, le capitaine n'a cessé de manifester ses réticences et son refus de réaliser une telle manœuvre de remorquage, en prétextant qu'il avait pour cela besoin de l'accord de l'armateur. Il a donc fallu attendre deux heures et demie avant qu'il n'accepte le remorquage.* »

Le délit de désobéissance au regard de son refus de faire ce qui lui était ordonné est la seule déduction logique. L'incidence éventuelle que pourraient

avoir eu les conditions climatiques sur le retard à communiquer ne découle pas des faits et n'aurait aucune importance au motif que le refus de respecter la consigne que lui transmettaient les autorités maritimes de manière impérieuse a été constaté d'emblée.

Dès lors, au vu de la situation d'urgence du moment, causée par la fracture du navire et le déversement consécutif, le refus du prévenu de respecter l'ordre de remorquage a contribué, avec d'autres facteurs, mais de manière décisive, au retard et à la difficulté de contrôler la situation, ce qui a renforcé le risque de pollution et de catastrophe écologique. C'est une des raisons pour lesquelles cet épisode a été spécialement considéré pour qualifier le comportement par imprudence pour lequel il a été condamné. Une qualification qui a déterminé son acquittement du délit de désobéissance qui est aujourd'hui contesté pour éviter la double peine. Pour toutes ces raisons, bien que différentes de celles soutenues dans le recours, ce moyen est considéré comme fondé.

SOIXANTE-DIX-SEPT. À titre subsidiaire, dans le cas où les moyens antérieurs seraient rejetés, le requérant soulève un quatrième moyen fondé sur l'article 849.1 LECrim tiré de l'application induite des articles 123 et 124 du CP.

Le requérant est fondé en droit. Le tribunal qui a rendu le jugement a condamné M. Mangouras au paiement d'un tiers des dépens au motif qu'il était le seul condamné parmi les trois prévenus. Le fait qu'il ait été poursuivi pour plusieurs délits (désobéissance grave, atteinte contre l'environnement, dommages aux espaces naturels et protégés et destructions et dégradations) et acquitté des différents délits, à l'exception du celui de désobéissance n'a toutefois pas été considéré. Partant, il convenait de le condamner au paiement de sa part des dépens au prorata du nombre de délits pour lesquels il était poursuivi (quatre) et du nombre pour lequel il a été condamné (un).

L'arrêt STS 676/2014 du 15 octobre 2014 reprend la jurisprudence de cette chambre sur la répartition des dépens en cas de pluralité de délits et/ou de prévenus. Selon cet arrêt, deux systèmes régissent la répartition des dépens dans ces cas : répartition par délits ou par prévenus.

La jurisprudence s'est positionnée en faveur d'une formule basée sur la division des dépens en fonction du nombre de délits encourus (faits condamnables et pas de qualifications différentes). Les dépens correspondant à chaque délit sont répartis entre les prévenus, en tant que participant au délit, pour statuer d'office sur la part revenant aux prévenus acquittés et pour condamner les prévenus qui font l'objet d'une condamnation au paiement de leur part respective.

MM. Mangouras et Nikolaos Argyropoulos ont été poursuivis pour les quatre délits indiqués et M. José Luis López-Sors pour trois d'entre eux. Les deux derniers ont été entièrement acquittés, et il a été statué d'office sur la part des dépens revenant à chacun d'eux. M. Mangouras a été condamné en instance pour un délit de désobéissance, délit pour lequel il était poursuivi aux côtés de

M. Argyropoulos et il a été acquitté pour les autres délits, de sorte que la condamnation aux dépens aurait dû correspondre à la moitié du quart. En vertu de ce qui précède, le moyen doit être considéré comme fondé, indépendamment du fait que la condamnation aujourd'hui prononcée exige une nouvelle répartition des dépens.

POURVOI DE NIKOLAOS ARGYROPOULOS

SOIXANTE-DIX-HUIT. Le premier moyen du pourvoi fondé sur l'article 851 LECrim est tiré de l'incohérence par omission dans le prononcé du tribunal qui a rendu le jugement sur la requête formulée par le représentant en défense du requérant relative notamment à la condamnation aux dépens de l'Administration générale de l'État espagnol pour la mauvaise foi de ses accusations à son encontre.

Le droit à la protection juridictionnelle effective comprend, selon le Tribunal Constitutionnel « le droit d'obtenir des juridictions une réponse motivée conforme aux prétentions soulevées par les parties, de sorte que si la décision définitive passe sous silence ou omet de se prononcer sur l'une des questions qui constituent le noyau dur des débats, il en résulte une absence de réponse ou une incohérence par omission contraire audit droit fondamental » (arrêt STC 67/2001 du 17 mars 2001).

Cette chambre a suivi la même ligne et a précisé que pour qu'un moyen tiré du vice de forme pour incohérence par omission soit accueilli, il est nécessaire que l'omission en question porte sur des prétentions juridiques formulées dans la requête. En d'autres termes, des prétentions qui ne sont ni implicites, ni tacitement rejetées. Elle a par ailleurs exigé, y compris lorsque le vice existe, que ce dernier ne puisse pas être corrigé dans le cadre du pourvoi en cassation en vertu de la décision qui statuerait sur d'autres demandes au fond soulevées dans le cadre du pourvoi. Auxquels cas, cette chambre a apporté une réponse motivée à la prétention qui n'a

pas été tranchée par la juridiction d'instance. Ainsi qu'il ressort de l'arrêt STS 1095/1999 du 5 juillet « lorsque le pourvoi contient un moyen de fond qui permet de remédier à l'omission dénoncée, cette chambre peut, après une analyse approfondie et motivée de la question soulevée, se prononcer sur l'opportunité de procéder à un examen de la question de fond dont le traitement a été omis, en garantissant le droit à la protection juridictionnelle effective et à un procès sans retard injustifié, en évitant ceux susceptibles de se produire en cas de renvoi de la question devant la juridiction d'instance et, ultérieurement et de nouveau devant ce Tribunal Suprême ».

En l'espèce, la décision attaquée a omis de statuer sur la demande de condamnation aux dépens des plaignants telle que formulée par l'avocat de la défense de M. Argyropoulos, une omission qui a été rectifiée dans l'ordonnance explicative ultérieure qui a rejeté la témérité des plaignants, bien qu'elle n'ait pas expressément mentionné la mauvaise foi attribuée à l'action de l'Administration générale de l'État espagnol. Dès lors, le moyen tiré de la violation de la loi soulevé par le requérant facilite le cours de la procédure pour que cette omission soit corrigée et, partant, toute conséquence qu'elle aurait pu avoir sur le droit à la protection juridictionnelle effective du demandeur au pourvoi.

SOIXANTE-DIX-NEUF. Le deuxième moyen du pourvoi fondé sur les l'article 5.4 de la LOPJ et 852 LECrim lus en liaison avec l'article 24.1 (droit à la protection juridictionnelle effective), 9.3 (interdiction de l'arbitraire) et 120.3 (motivation des décisions) de la Constitution espagnole est tiré de la violation des dispositions constitutionnelles.

Le requérant soutient que le raisonnement de l'ordonnance explicative du 20 décembre 2013 dans laquelle la juridiction d'instance a rejeté la témérité est dénué de logique au motif que la position défendue par M. Argyropoulos a été qualifiée d'équivoque, d'où la déduction selon laquelle les poursuites ne seraient pas justifiées.

Selon ladite décision, la requête sur les dépens, formulée par le représentant de celui qui est aujourd'hui demandeur au pourvoi, *« n'est recevable qu'au regard de l'omission de sa requête en particulier, laquelle devra être corrigée. La modification en question ne permettra pas de faire droit à la requête sur la condamnation aux dépens au motif que l'omission de cette mention ne signifie pas que la question n'a pas été appréciée dans les termes généraux qui ont motivé les points du dispositif sur les dépens »* [original en espagnol, non traduit]. Il est ensuite jugé qu'*« il est vrai que la position de celui qui demande aujourd'hui cette condamnation est éminemment trompeuse depuis le départ mais ce caractère équivoque explique et justifie que des demandes soient formulées sans que ceci ne réponde à un quelconque type de témérité, de sorte qu'il n'y a pas lieu de modifier les points du dispositif sur les dépens »*.

La première conclusion qui ressort des paragraphes transcrits est qu'on ne saurait les dissocier de l'argumentation juridique contenue dans la décision explicative au regard des dépens *« l'importance de l'activité des parties dans la procédure qui produisent des informations et des éléments de jugement importants »* et *« la nécessité presque inexcusable d'exercer les actions civiles et pénales compte tenu de l'étendue des dommages et de l'importance du préjudice causé qui ont touché très sérieusement des économies très diverses, aussi bien des activités bien établies que des économies privées souvent de subsistance, très largement compromises par un désastre qui a contraint l'administration à subventionner ou à anticiper des indemnisations pour remédier à l'urgence des carences importantes et presque indélébiles provoquées par les effets de la catastrophe sur les côtes touchées et sur leurs habitants »* [original en espagnol, non traduit].

Cette argumentation intégrée à celle de l'ordonnance explicative n'implique pas de qualifier celle-ci d'illogique ou d'arbitraire. L'adjectif équivoque signifie qu'il est possible de l'interpréter de manières différentes ou d'en tirer des

jugements divers, de sorte qu'en l'utilisant pour qualifier la position du prévenu, non seulement cet adjectif ne vide pas l'argumentation initiale de sa logique mais il la renforce.

QUATRE-VINGTS. Le troisième moyen fondé sur l'article 849.1 LECrim est tiré de la non-application de l'article 240.3 LECrim.

Le demandeur au pourvoi soutient que les poursuites contre Nikolaos Argyropoulos, chef mécanicien du Prestige, étaient toutes téméraires au motif qu'elles n'étaient étayées par aucun indice, qu'elles n'étaient pas fondées et manquaient de consistance. Le requérant ajoute que l'État espagnol a agi de mauvaise foi car il connaissait l'injustice de son action depuis le début de la procédure.

En ce qui concerne la possibilité de condamner le plaignant aux dépens en cas de décision d'acquittement, cette chambre a rappelé à maintes reprises qu'en raison de son caractère subjectif, la notion de mauvaise foi est facile à définir mais difficile à prouver, il n'en est pas de même de celle de témérité qui existe lorsque les poursuites manquent de consistance au point de reconnaître que celui qui a exercé l'action et qui l'a poursuivie ne pouvait ignorer qu'elle était dénuée de fondement. Partant, ces notions doivent donc faire l'objet d'une interprétation restrictive, de sorte que la règle générale est de ne pas condamner le plaignant (voir, entre autres, les arrêts STS 682/2006 du 25 juin 2006, 375/2013 du 24 avril 2013 et 532/2014 du 28 mai 2014).

L'arrêt STS 1068/2010 du 2 décembre 2010 rappelait que la condamnation du plaignant aux dépens, dont le fondement est d'éviter les actions infondées ou les poursuites non justifiées, doit suivre les critères de témérité évidente et de mauvaise foi notoire, des critères que cette chambre qualifie, en suggérant le caractère exceptionnel dans l'application de la règle. La témérité et la

mauvaise foi doivent être notoires et évidentes, il appartient à celui qui demande la condamnation d'en apporter la preuve.

La dernière décision citée ajoutait que la jurisprudence de cette chambre a également tranché cette question (arrêt STS 842/2009 du 7 juillet 2009) et jugé qu'en l'absence d'une véritable définition de ce que l'on doit entendre par témérité ou mauvaise foi, il importe de reconnaître une marge d'appréciation subjective à la juridiction d'instance selon les circonstances propres à chaque cas. Elle indique également qu'il y a lieu d'apprécier la consistance de la prétention correspondante du plaignant en considérant, d'une part, le bien-fondé de s'en tenir à une interprétation restrictive de ces notions juridiques, sans oublier que celui qui oblige l'autre à supporter une procédure doit répondre des frais occasionnés, sauf dans des cas exceptionnels, lorsque qu'il a été considéré que plaignant avait des raisons de croire qu'il pouvait se prévaloir de ce droit. Elle recommande comme critère valide à cet égard une référence à l'action du parquet en raison du caractère impartial de l'institution, de sorte qu'une des décisions de cette chambre a conclu que la témérité existe lorsque la prétention du plaignant va bien au-delà de celle du procureur et de celle que la juridiction considère conforme au droit.

En appliquant cette jurisprudence au cas d'espèce, les poursuites contre Nikolaos Argikoropoulos pour le délit contre les ressources naturelles ne peuvent pas être considérées comme infondées au motif que le jugement d'instance a dissocié les défaillances du moteur et du système de chauffage du navire, de l'avarie qui a provoqué la rupture de la coque et, partant, du déversement, qui plus est lorsque cette argumentation a été corrigée dans le cadre du pourvoi.

En ce qui concerne la mauvaise foi que le requérant attribue à l'État espagnol, elle ne saurait être déduite de sa présence à la fois en tant que demandeur et défendeur. D'une part, sa qualité de victime est indiscutable et, d'autre part, il doit se défendre contre ces accusations qui, parce qu'elles sont dirigées contre celui qui à la date des faits occupait une fonction publique, pourraient aboutir à la

mise en jeu de la responsabilité civile attachée à sa fonction. Aucune contradiction n'est par ailleurs relevée dans les demandes, bien qu'elles répondent nécessairement à une approche différente.

Le fait que la première plainte pour désobéissance grave concernait exclusivement le capitaine du navire n'a pas non plus d'importance à ces effets dans la mesure où c'est lui qui en avait les commandes. Il en est de même du fait que les procès-verbaux de l'organisme constitué pour gérer la crise qui a provoqué le déversement ne fassent pas expressément référence au comportement du chef mécanicien du navire. Dans des situations d'urgence comme celles-ci, certaines informations sont plus visibles que d'autres. C'est le cas de celles qui concernent celui qui commandait le navire, ce qui n'exclut pas que ce point soit abordé plus en détail dans le cadre d'autres procédures. La mauvaise foi de l'État ne saurait par ailleurs découler du retard de certains fonctionnaires pour présenter au tribunal les documents saisis sur le Prestige ou sur le fait que certains des rapports d'expertise produits concernant le fonctionnement du moteur présentaient des conclusions contradictoires. Il en est de même de la tentative d'obtenir réparation par le biais d'actions engagées contre la société de classification qui a certifié l'état du navire et pour laquelle le tribunal qui a rendu le jugement propose d'engager la responsabilité pour les faits en question. C'est encore moins le cas en ce qui concerne la représentation de l'Administration générale de l'État espagnol qui, dans ses conclusions définitives, a retiré une partie des accusations qu'elle avait provisoirement formulées contre M. Argyropoulos.

Partant, en se basant comme point de comparaison sur la position du parquet, même si le prévenu, aujourd'hui demandeur au pourvoi n'était pas mis en cause dans son réquisitoire final, tel était le cas dans les conclusions provisoires.

Il en ressort que rien, dans les poursuites, ne permet d'apprécier une action susceptible d'être qualifiée de téméraire, et encore moins d'apprécier la mauvaise foi de l'Administration générale de l'État espagnol.

En vertu de tout ce qui précède, le pourvoi doit être rejeté.

SUR LES DÉPENS

QUATRE-VINGT-UN. Conformément aux dispositions de l'article 901 LECrim« lorsque la chambre accueille l'un quelconque des moyens soulevés, déclare le pourvoi recevable, casse et annule la décision qui en est à l'origine, ordonne le remboursement de la garantie à celui qui l'a constituée et se prononce d'office sur les dépens.

Lorsque qu'elle rejette le pourvoi, déclare qu'il n'est pas fondé et condamne le demandeur au pourvoi aux dépens et à la perte de la garantie constituée pour l'affecter aux finalités visées à l'article 890 ou au paiement du montant équivalent, dans le cas où il aurait bénéficié de l'aide juridictionnelle, lorsque ses moyens le lui permettront. »

Sur le fondement de cet article, la recevabilité partielle des pourvois formés par le parquet, l'Administration générale de l'État espagnol, la Xunta de Galice, l'État français, auquel s'est joint la mairie de Biscarrosse, le Conseil régional de Bretagne, Proinsa et autres, Isidro de la Cal Fresno et autres, Amegrove et autre, Arco Iris et Apostolos Ioannis Mangouras il convient de se prononcer d'office sur les dépens occasionnés et de rembourser les garanties qui auraient été constituées.

Le rejet des pourvois formés par Plataforma Nunca Mais et par Nikolaos Argyropoulos implique de les condamner au paiement des dépens correspondants et au non-remboursement de la garantie constituée par le premier d'entre eux.

III. PAR CES MOTIFS,

Dit faire partiellement droit aux pourvois formés par le parquet, l'Administration générale de l'État espagnol, la Xunta de Galice, l'État français, auquel s'est joint la mairie de Biscarrosse, le Conseil régional de Bretagne, Proinsa et autres, Isidro de la Cal Fresno et autres, Amegrove et autre, Arco Iris et Apostolos Ioannis Mangouras, contre le jugement rendu le 13 novembre 2013 par la 1^{re} section de l'Audiencia Provincial de La Corogne dans le cadre de la procédure abrégée numéro 38/2011 et, en conséquence, dit casser et annuler la partie en question dudit jugement qui sera remplacée par une autre, plus conforme au droit, dit statuer d'office sur les dépens liés aux pourvois et dit autoriser le remboursement des garanties éventuellement déposées par lesdits demandeurs au pourvoi.

Dit rejeter les pourvois formés par Plataforma Nunca Mais et par Nikolaos Argyropoulos et les condamner au paiement des dépens correspondants et au non-remboursement de la garantie constituée par le premier d'entre eux.

Ainsi jugé, prononcé, ordonné et signé. Le présent arrêt sera publié dans Colección Legislativa.

M. Manuel Marchena Gómez M. Miguel Colmenero Menéndez de LúcarM. Francisco Monterde Ferrer

M. Andrés Palomo Del Arco Mme Ana María Ferrer García

1167/2014

***Rapporteur* : Mme Ana María Ferrer García**

***Audience* : 29/09/2015**

***Greffier de la chambre* : Mme Sonsoles de la Cuesta y de Quero**

TRIBUNAL SUPRÊME
Chambre pénale

DEUXIÈME ARRÊT N°: 865/2015

MM. :

**Manuel Marchena Gómez
Miguel Colmenero Menéndez de Luarda
Francisco Monterde Ferrer
Andrés Palomo Del Arco
et Mme Ana María Ferrer García**

Au nom du Roi

La Chambre pénale numéro deux du Tribunal Suprême, composée des magistrats dont le nom précède agissant dans l'exercice des pouvoirs juridictionnels que leur confèrent la Constitution et le peuple espagnol, a rendu l'arrêt suivant :

ARRÊT

À Madrid, le quatorze janvier deux mille seize.

Dans le cadre de la procédure abrégée numéro 38/2011, le 13 novembre 2012, la première section de l'Audiencia Provincial de La Corogne a rendu un jugement qui a été cassé et annulé par l'arrêt rendu ce jour par cette deuxième chambre du Tribunal Suprême composée des magistrats dont le nom figure en marge, avec comme rapporteur Mme Ana María Ferrer García.

I. EN FAIT

PREMIER. Toutes les décisions rendues dans le cadre de la procédure d'instance, partiellement annulée, qui ne sont pas concernées par le présent arrêt sont intégralement reproduites ici.

II. EN DROIT

UN. Conformément à ce qui est indiqué dans l'arrêt précédent, les faits déclarés établis par la première section de l'Audiencia Provincial de La Corogne dans le jugement rendu le 13 novembre 2013 dans le cadre de la procédure abrégée numéro 38/2011 sont constitutifs d'un délit par imprudence contre l'environnement avec circonstance aggravante pour détérioration catastrophique, prévu et puni aux articles 325, 326.e) et 331 du CP, dans leur rédaction en vigueur à la date des faits, au motif qu'aucune des modifications introduites dans lesdits articles issues des refontes ultérieures ne prévoient de peines plus légères pour le prévenu.

DEUX. Considérant également ce qui est exposé dans l'arrêt antérieur, le prévenu, Apostolos Ioannis Mangouras, est déclaré responsable du délit tel que défini, sans qu'une quelconque circonstance modificative de la responsabilité pénale n'ait été retenue.

TROIS. En ce qui concerne la fixation de la peine, il y a lieu de considérer sérieusement le délai qui s'est écoulé depuis la survenance des faits. Bien que l'étendue des dommages, la complexité de l'instruction, la quantité incroyable d'actes d'instruction, la difficulté des démarches réalisées et, ultérieurement, le nombre et la complexité des éléments de preuve ainsi que la pluralité des parties aient pu justifier la durée de la procédure, le fait qu'un peu plus de treize ans se sont écoulés depuis le naufrage tragique du Prestige le 13 novembre 2002 et le déversement des hydrocarbures qu'il transportait, amène à fixer la peine la plus légère prévue. Le capitaine Apostolos Ioannis Mangouras est condamné en tant qu'auteur du délit qualifié à la peine de deux ans de prison, assortie des peines accessoires correspondantes ; à douze mois-amendes et à l'interdiction spéciale d'exercer la profession de capitaine de navire pendant dix-huit mois. En ce qui concerne le montant de l'amende, étant donné que les recours ne contiennent aucun argument particulier sur la capacité financière de celui qui sera condamné à son paiement, conformément aux dispositions de l'article 50.5 CP, il est jugé prudent de fixer cette amende à 10 euros, ce qui correspond au montant généralement fixé dans des cas similaires, même si aucun élément ne permet de déduire que le prévenu est dans une situation financière proche de l'extrême pauvreté. Auquel cas, selon la jurisprudence de cette chambre, le montant minimal prévu serait justifié.

QUATRE. En ce qui concerne la responsabilité civile, dit condamner Apostolos Ioannis Mangouras à verser une indemnisation selon les termes fixés dans la décision exécutoire, conformément au montant et aux critères indiqués aux motifs soixante et onze à soixante-treize inclus de l'arrêt précédent. La compagnie d'assurance, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I CLUB) est déclarée responsable civil direct, avec la même étendue, sur le fondement de l'article 117 du CP, et Mare Shipping Inc est déclarée responsable subsidiaire sur le fondement de l'article 120.4 du CP. Le FIPOL est

également déclaré responsable civil, dans les limites fixées dans la convention qui le régit.

CINQ. Considérant ce qui précède, il convient d'acquitter Apostolos Ioannis Mangouras du délit de désobéissance envers l'autorité pour lequel il était condamné et de confirmer son acquittement pour les délits d'atteinte aux espaces naturels protégés et de destructions et dégradations.

SIX. Considérant ce qui précède, le prévenu, Apostolos Ioannis Mangouras, doit également être condamné au paiement d'un douzième (un tiers du quart) des dépens liés à la procédure de première instance et il est statué d'office sur les autres dépens.

III. PAR CES MOTIFS,

Dit condamner Apostolos Ioannis Mangouras comme auteur responsable du délit par imprudence contre l'environnement, sans retenir de circonstances modificatives de la responsabilité pénale, dans sa modalité de circonstance aggravante pour détérioration catastrophique, à la peine de deux ans de prison et à la peine accessoire d'interdiction spéciale du droit d'éligibilité pendant la durée de la peine, à douze mois-amende à raison de 10 euros par jour et à dix-huit mois d'interdiction spéciale d'exercer la profession de capitaine de navire, outre sa condamnation au paiement d'un douzième des dépens liés à la procédure de première instance.

En ce qui concerne la responsabilité civile, dit condamner Apostolos Ioannis Mangouras à verser une indemnisation selon les termes fixés dans la décision exécutoire, conformément au montant et aux critères indiqués aux motifs soixante et onze à soixante-treize inclus de l'arrêt précédent. Dit déclarer la compagnie d'assurance, The London Steamship Owners Mutual Insurance

Association (The London P&I CLUB), comme responsable civil, à hauteur du plafond indiqué dans la police d'assurance souscrite et dit déclarer Mare Shipping Inc comme responsable subsidiaire. Dit également déclarer le FIPOLE comme responsable civil dans les limites fixées dans la convention qui le régit.

Dit acquitter Apostolos Ioannis Mangouras du délit de désobéissance envers l'autorité pour lequel il a été condamné et dit confirmer son acquittement pour le délit d'atteinte aux espaces naturels protégés et de dégradations et destructions pour lesquels il était également condamné et dit statuer d'office sur les dépens restants liés à la procédure de première instance. La période de détention provisoire effectuée dans le cadre de cette procédure étant déduite de la peine prononcée. Dit confirmer les autres points du dispositif du jugement d'instance non concernés par le présent arrêt.

Ainsi jugé, prononcé, ordonné et signé. Le présent arrêt sera publié dans la *Colección Legislativa*.

M. Manuel Marchena Gómez M. Miguel Colmenero Menéndez de Lurca M. Francisco Monterde Ferrer

M. Andrés Palomo Del Arco Mme Ana María Ferrer García

PUBLICITÉ. Lecture faite des arrêts précédents par le magistrat rapporteur, Mme Ana María Ferrer García, lors de l'audience tenue ce jour par la deuxième chambre du Tribunal Suprême, lesquels sont également publiés, ce que je certifie, en ma qualité de greffier.

