

MINISTERE DE LA JUSTICE
SERVICE DES AFFAIRES EUROPEENNES ET INTERNATIONALES
PARIS

LES POLLUTIONS MARITIMES
REGIME DES INFRACTIONS ET DES PEINES
NOTION DE RESPONSABILITE

LE CAS DE LA LITUANIE

Etude à jour le 15 août 2009



ANALYSE COMPARATIVE DE LA LEGISLATION EN MATIERE DE POLLUTIONS MARITIMES

METTANT EN EVIDENCE LE REGIME DES INFRACTIONS ET DES PEINES ET LA NOTION DE RESPONSABILITE

LE CAS DE LA LITUANIE

INTRODUCTION

I. LE CADRE LEGAL ASSURANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

- A. CADRE LEGAL INTERNATIONAL
- B. CADRE LEGAL INTERNE

II. LA RESPONSABILITE ADMINISTRATIVE ET PENALE

- A. LES DELITS ADMINISTRATIFS
- B. LES INFRACTIONS PENALES

III. LA RESPONSABILITE CIVILE

- A. LA PREVENTION DES POLLUTIONS
- B. LA REPARATION DES DOMMAGES DE POLLUTION

PRINCIPALES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR LA LITUANIE

ANTI FOULING 01
 COLREG Convention 72
 CSC Convention 72
 FACILITATION Convention 65
 FUND Protocol 92, FUND Protocol 2003
 HNS Convention 96
 IMO Convention 48, IMO Amendments 91, IMO Amendments 93
 LL MC Convention 76, LL MC Protocol 96
 Load Lines Convention 66, Load Lines Protocol 88
 MARPOL 73/78 (Annex I/II), MARPOL 73/78 (Annex III), MARPOL 73/78 (Annex IV),
 MARPOL (Annex V), MARPOL 73/78 Protocol 97 (Annex VI)
 OPRC Convention 90
 SFV Protocol 93
 SOLAS Convention 74, SOLAS Protocol 78, SOLAS Protocol 88
 STCW Convention 78
 STAR Convention 79
 SUA Convention 88, SUA Protocol 88
 TONNAGE Convention 66
 SALVAGE Convention 89
 BUNKERS Convention 01

CONVENTIONS INTERNATIONALES NON RATIFIEES PAR LA LITUANIE

BALLASTWATER 2004
 CLC Convention 69, CLC Protocol 76, CLC Protocol 92
 CSC Agreements 93
 FUND Convention 71, FUND Protocol 76
 IMSO amendments 2006
 INMARSANT Convention 76, INMARSANT OA 76, INMARSANT amendments 94,
 INMARSANT amendments 98,
 INTERVENTION Convention 69, INTERVENTION Protocol 73
 LONDON Convention 72, LONDON Convention Protocol 96
 NAIROBI WRC 2007
 NUCLEAR Convention 71
 OPRC/HNS Convention 2000
 PAL Convention 74, PAL Protocol 76, PAL Protocol 90, PAL Protocol 02
 STCW-F Convention 95
 Stockholm Agreement 96
 STP Agreement 71, STP Protocol 73
 SUA Convention 2005, SUA Protocol 2005

LEGISLATION INTERNE LITUANIENNE

Code pénal de la Lituanie dernièrement modifié le 12 juine 2008. La version anglaise est consultable à l'adresse:

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=349789

Code du transport dans les eaux interieures de 1996 dernièrement modifié le 30 décembre 2008, consultable à l'adresse :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=331395

Code Civil n° VIII-1864du 18 juillet 2000, dernièrement modifié le 16 décembre 2008. La version anglaise est concultable à l'adresse :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=337524

Code Administratif de la Lituanie dernièrement modifié le 17 avril 2009. La version lituanienne est consultable à l'adresse :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=341389

Loi sur la protection de l'environnement n° I-2223 de 1992 dernièrement modifiée en 2005. La version lituanienne consolidée à l'adresse :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=253930

Loi sur les zones protégées n° I-301 de 1993, en anglais :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=300377

Loi sur les évaluations d'impact environnemental dans le cadre de l'activité économique planifiée n° I-1495 de 1996, en lituanien :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=324847

Loi sur la navigation commerciale n° I-1513 de 1996, en lituanien :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=323934

Loi sur la surveillance de l'environnement n° VIII-529 de 1997, en lituanien :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=276158

Loi sur la protection de l'environnement marin n° VIII-512 de 1997, en lituanien :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=321865

Loi sur l'eau n° VIII-474 de 1997, en lituanien :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=233188

Loi sur l'Administration publique n° VIII-1234 de 1999, en lituanien :

Ministère de la Justice – SAEI

Pollutions maritimes, Lituanie, à jour le 15 août 2009

CNRS-JURISCOPE

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=329352

Loi sur les Traités n° VIII-1284 de 1999, en anglais :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=265678

Loi sur la taxation de la pollution n° VIII-1183 de 1999, en anglais :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=315265

Loi sur le financement de la protection environnementale n° VIII-2025 de 2000, en lituanien :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=328532

Loi sur la gestion des déchets n° VIII-2025 de 2000, en lituanien :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=324830

Loi amendant la loi sur la protection de la faune, de la flore, des espèces et colonies de champignons n° VIII-499 de 2001, en anglais :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.susije_l?p_id=157580&p_rys_id=14

Loi sur le rivage n° IX – 1016 de 2002. La version consolidée de la loi est disponible en lituanien à l'adresse :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=171375&p_query=&p_tr2=

Loi sur le contrôle de l'Etat en matière de protection de l'environnement n° IX-1005 de 2002 dernièrement modifiée le 10 mai 2008, disponible à l'adresse :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=319836

Loi relative à la sécurité des navires n° VIII-1897 de 2002, dernièrement modifiée le 9 juin 2008, disponible à l'adresse :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=321819

Loi sur le Contrôle Etatique de la Protection Environnementale, en lituanien n° IX-1005 de 2002 :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=319836

Loi sur les substances et préparations chimiques n° X-1606 de 2008, en lituanien :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=323622&p_query=&p_tr2=

BIBLIOGRAPHIE

- Baršienė, Janina. Baltijos jūros tarša. Available at
www.eko.lt/uploads/docs/Barsiene_Baltijos_jur_trasa.ppt
 Katuoka, Saulius. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius: Eugrimas, 1997.
 Marcijonas, A. Teisinė gamtos apsauga. Vilnius: Mintis, 1978.

- Marcijonas, Antanas and Bronius Sudavičius. *Ekologinė teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1996.
- Ragulskytė - Markovienė, Rasa. *Aplinkos teisė: LR teisės derinimas su Europos Sąjungos reikalavimais*. Vilnius: Eugrimas, 2005.
- Šaulys, Valentinas. *Vandenių apsaugos politika ir teisė*. Vilnius : „Technika“, 2007.
- Styra, Dmitrijus, Prof. Habil, *Baltijos jūros ekologinės problemos*. Available at <http://ausis.gf.vu.lt/mg/nr/2000/09/09bek.html>
- Venckus, Zenonas. *Aplinkos Apsaugos politika ir teisė*. Vilnius: „Technika“, 2008.
- Zanevičius, Donaldas, Dr. *Baltijos jūros dugne tūkstančiai tonų cheminių ginklų. O kas toliau?* Available at neris.mii.lt/mt/straipsniai/200510/bal.doc

RAPPORTS ET STATISTIQUES

Statistics of Lithuania. *Statistical Yearbook of Lithuania 2008*. Vilnius 2008.
Available at: http://www.stat.gov.lt/uploads/pdf/1_LSM_2008.pdf

Lietuvos Respublikos Derybinė pozicija Transporto politika (9 Derybinis skyrius) patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. rugpjūčio 17 d. Nutarimu Nr. 935
Available at www.i-manager.lt/upload/200508/dok2.doc

Documents du Plan d'action HELCOM pour la mer Baltique : Towards a Baltic Sea unaffected by Eutrophication (prepared by HELCOM Secretariat), disponibles à l'adresse :
http://www.helcom.fi/BSAP/MinisterialMeeting/en_GB/BackgroundDocs/

Report of the Government of Lithuania on its Activities Relating to Lithuania's Membership in the European Union in 2008. Consultable à l'adresse :
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=4255&p_query=&p_tr2=php?option=com_content&view=article&id=833:paskelbta-2008-m-lietuvos-narysts-es-veiklos-apvalga&catid=86:lietuvos-atstovavimas-es-institucijose&Itemid=95

De l'accession de la Lituanie au cadre légal international relatif au Droit de la mer (Dél Lietuvos Respublikos prisijungimo prie tarptautinės jūrų teisės dokumentų), disponible à l'adresse :
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=4255&p_query=&p_tr2=

INTRODUCTION

Caractéristiques de la Mer Baltique



La Mer Baltique a eu plusieurs noms au fil des siècles : elle s'est appelée *Mare Suebicum*, *Venedith Sea*, *Sinus Codanus*, *Sinus Venetus*, *Oceanus Sarmaticus*. On suppose que c'est au 16^e siècle que le terme de « Mer Baltique » s'est finalement imposé.

La Mer Baltique est l'exemple même d'une mer « verrouillée par la terre » et elle subit de façon bien plus forte l'influence des populations qui l'entourent que les mers s'ouvrant directement sur le grand large.

De nombreux pays y ont accès : l'Allemagne, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Russie, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie. La population de ces pays dépasse les 30 millions de personnes.

La Mer Baltique est une mer saumâtre, ce qui signifie que ses eaux ont une salinité (de 0,5 à 30 g de sel par litre) plus élevée que celle de l'eau douce mais pas aussi importante que celle de l'eau de mer. Sur un plan vertical, trois niveaux existent : la couche supérieure à faible salinité, la couche profonde à salinité élevée et entre ces deux couches, la couche intermédiaire d'une épaisseur de 15 à 20 mètres dans la partie sud de la Mer Baltique et de 60 à 70 mètres au centre. Cette couche empêche toute interaction entre la couche supérieure et a pour conséquence d'accroître les niveaux de pollution.

L'interaction entre la Mer du Nord et la Mer Baltique permet à cette dernière d'être approvisionnée en eau riche en oxygène, ce qui participe au processus naturel d'auto-nettoyage des eaux en Mer Baltique. Cependant, cette interaction n'a lieu que tous les 3 ou 5 ans.

Types de pollution

a. La pollution nucléaire

Les essais nucléaires ayant eu lieu dans l'atmosphère au cours des années 1960 et 1970 ont été une source de pollution de la Mer Baltique. La signature, en 1963, par l'ex-URSS, les Etats-Unis et le Royaume-Uni ont du traité international bannissant ces essais dans l'atmosphère, dans l'eau et dans l'espace, le processus d'auto nettoyage naturel des eaux de la Mer Baltique en ce qui concerne les particules nucléaires a retrouvé son efficacité. En 1986 pourtant, celui-ci a de nouveau été bouleversé par la catastrophe nucléaire due à l'explosion de la centrale de Tchernobyl. On estime que les eaux de la Mer Baltique ne se seront pas débarrassées des résidus radioactifs avant 2020.

b. La pollution organique

On estime que plus de 50 % de la pollution organique provient des exploitations agricoles. Depuis les années 1950-1960, il a eu un accroissement continu de la proportion des pesticides dans les eaux de la Mer Baltique, qui s'est toutefois stabilisée à partir de 1980. La Commission de Helsinki (HELCOM)¹ souligne que depuis les années 1800, l'environnement marin de la Mer Baltique est devenu eutrophique². En effet, l'accumulation graduelle de débris organiques dans les eaux stagnantes, due à l'activité métabolique des organismes qui les habitent, provoquent l'appauvrissement en oxygène des eaux profondes et causent ainsi la mort des organismes marins et des poissons. Selon l'HELCOM, l'eutrophication est due notamment à des sources terrestres, avec notamment des quantités excessives d'azote et de phosphore déversées dans la mer. Les rivières et les épandages, les versements directs contribuent à hauteur de 75 % de ces quantités d'azote et de 95 % des quantités de phosphore. 25 % de l'azote provient de dépôts atmosphériques.

c. La pollution due aux armes chimiques

Les acteurs de la 2^e guerre mondiale ont produit de grandes quantités d'armes chimiques qui ont été par la suite coulées dans la mer. En 1947-1948, environ 50 000 tonnes d'armes chimiques furent immergées à l'Est de Bornholm et au Sud-est des Iles Gotland, sans que l'on ne connaisse précisément tous les endroits où ces armes ont été coulées. Le problème principal rencontré consiste dans le fait que ces explosifs se corrodent et que les substances qu'ils contiennent pénètrent dans l'eau et dans l'écosystème. Pour l'instant et malgré les risques évidents, quelques pays seulement ont interdit la vente de poissons pêchés en Mer Baltique.

Par ailleurs, la construction du futur grand pipeline du Nord, un projet mené par l'Allemagne et la Russie, pourra également constituer une source importante de pollution du fait des nombreux objets enfouis tels que des armes chimiques et des mines, d'autres déchets dangereux qui risquent d'être déterrés à cette occasion. Cette situation provoque l'irritation

¹ Commission qui gère la Convention pour la protection du milieu marin dans la zone de la Mer Baltique dite Convention d'Helsinki suite à sa signature à Helsinki le 22 mars 1974. Documents du Plan d'action HELCOM pour la mer Baltique : Towards a Baltic Sea unaffected by Eutrophication (prepared by HELCOM Secretariat), disponibles à l'adresse : http://www.helcom.fi/BSAP/MinisterialMeeting/en_GB/BackgroundDocs/

² Caractérisé par.

des autres pays limitrophes qui n'ont pas été consultés avant la mise en place de ce projet par les deux pays qui le conduisent. La question du danger de pollution émanant de ce futur grand pipeline du Nord a été soulevée par eux au Parlement Européen.

d. La pollution aux hydrocarbures

Il y a chaque année des déversements accidentels de pétrole dans la Mer Baltique causés par les tankers, l'intensité du trafic maritime, les raffineries et principalement par les installations portuaires pétrolières.

I. LE CADRE LEGAL ASSURANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

A. CADRE LEGAL INTERNATIONAL

Selon les données de l'Organisation Maritime Internationale, la Lituanie est partie à 32 conventions internationales.

1. Conventions globales relatives à la lutte contre la pollution maritime

La Lituanie n'a ratifié les conventions suivantes : INTERVENTION 1969 et INTERVENTION Protocol 1973, LONDON Convention 1972 et LONDON Convention Protocol 1996, et BALLASTWATER 2004.

Les raisons de la non adhésion à ces traités internationaux n'ont pas été rendues publiques. Cependant, le 11 juillet 2005, les Ministres de la Santé, de l'Environnement et des Transports ont conjointement pris une ordonnance par laquelle ils acceptaient la Charte des transports de l'Organisation Mondiale de la Santé (WHO Charter on Transport, Environment and Health³) et l'obligation de rendre compte annuellement des progrès réalisés au Groupe de Coordination. L'Etat lituanien déclarait à la même occasion qu'il entendait prendre en considération le contenu des conventions INTERVENTION 1969 et LONDON Convention 1972.

Bien que la Lituanie n'ait pas ratifié la Convention BALLASTWATER 2004, elle est partie à la Convention d'Helsinki et à la Convention pour la Protection de l'Environnement Marin de l'Atlantique du Nord-Est. Les Etats parties à ces conventions internationales ont décidé (par le biais des recommandations adoptées) de se conformer volontairement et provisoirement aux normes de mesure D1 Ballast pour l'Atlantique du Nord-Est et la Mer Baltique.

³ *Charter on transport, environment and health*. Copenhagen, World Health Organization Regional Office for Europe, 1999 (EUR/ICP/EHCO 020205/9 Rev.4 09009,1999), disponible à l'adresse : http://www.euro.who.int/document/peh-ehp/charter_transport.pdf

Par sa décision du 12 octobre 1991, le gouvernement lituanien a signifié son accession aux conventions internationales suivantes : MARPOL 73/78, SOLAS 1974 et 1978, LL 1966 et COLREG 1972⁴.

La Lituanie a adhéré à la **Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer** en 2003. Le fait que cette convention n'était pas traduite fut un des principaux obstacles de sa non ratification en 1995.

La Lituanie a ratifié la **Convention MARPOL 73/78** (Annexe VI) et le Protocole **SOLAS 1988** respectivement en 2005 et 2006. Suite à cette ratification, il fut établi que les navires lituaniens allaient subir le coût d'une consommation de carburant plus onéreuse s'ils voulaient obtenir les certifications internationales exigées en terme de motorisation. L'accroissement de ces dépenses était évalué entre 10 et 12 %. Néanmoins, la ratification à cette Annexe fut considérée comme inévitable dans la mesure où la Lituanie ne voulait pas limiter l'accès de sa flotte aux eaux internationales.

Le Protocole LL 1988 a été ratifié en 2006. Les Protocole SOLAS et LL de 1988 ont été ratifiés par la Lituanie principalement pour s'assurer que les dates d'inspection réglementées par SOLAS, MARPOL et LL soient harmonisées. Cette ratification avait pour objectif d'éviter les retards non justifiés et un accroissement des dépenses causé par des inspections non concertées. L'adhésion à ce protocole était nécessaire pour que la Lituanie puisse devenir membre du « Memorandum of Understanding on Port State Control » (Paris MOU) à Paris. Sans la ratification de ce protocole, l'accession de la Lituanie en tant que membre de Paris MOU prévue pour 2006 aurait été reportée sine die.

La Lituanie a ratifié la **Convention OPRC de 1990** en 2002. Suivant cette convention, les parties contractantes ont le droit de demander aux bateaux d'avoir des plans d'intervention d'urgence pour l'élimination de la pollution à bord ou lors du transfert du pétrole dans les ports. Suite à la ratification de cette convention, il n'a pas été nécessaire qu'un amendement soit apporté au système juridique lituanien.

⁴ Dėl Lietuvos Respublikos prisijungimo prie tarptautinės jūrų teisės dokumentų (De l'accession de la Lituanie au cadre légal international relatif au Droit de la mer), disponible à l'adresse : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=4255&p_query=&p_tr2=

2. Conventions régionales relatives à la lutte contre la pollution maritime

Le **Programme Environnemental des Nations Unies (UNEP)** qui comporte toute une série de programmes concernant les mers régionales, considère le programme de la Mer Baltique comme étant conduit de façon indépendante. Le cadre principal de ce programme pour la Mer Baltique est établi par la Convention d'Helsinki.

Le régime de la **Convention d'Helsinki pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique** du 22 mars 1974 a été amendé en 1992. Les pays qui participent au programme de la Mer Baltique sont les suivants : l'Allemagne, le Danemark, l'Estonie, la Finlande, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Fédération de Russie, la Suède et l'Union Européenne. L'Ukraine, la Tchéquie et la Slovaquie furent aussi parties à la Convention de 1992, bien que ces pays n'aient pas d'accès direct à la Mer Baltique.

La Convention d'Helsinki de 1992 vise à restaurer écologiquement la région de la Mer Baltique et à préserver son équilibre écologique. Elle instaure le principe du pollueur payeur. La Convention encourage le recours aux pratiques environnementales les plus performantes et à l'utilisation des meilleures technologies disponibles. Elle encourage aussi les parties contractantes à ne pas provoquer de pollution transfrontière lorsqu'elles essaient de minimiser ou d'éliminer la pollution à l'intérieur de la zone de la Mer Baltique. La Convention interdit l'introduction de substances dangereuses dans l'environnement marin sans autorisation préalable. L'Annexe III de cette convention identifie les critères à mettre en œuvre pour combattre la pollution d'origine terrestre. La Convention interdit la pollution émanant des navires (article 8) et l'incinération (article 10). Elle empêche l'immersion des déchets (article 11). La convention traite aussi de la signalisation des incidents de pollution (article 13), de la coopération en matière de lutte contre la pollution marine (article 14), de la protection de la nature et de la biodiversité (article 15), du compte rendu et de l'échange de l'information (article 16), de l'information du public (article 17) et de la protection de l'information (article 18). La Commission d'Helsinki est chargée de la mise en application de la Convention ; elle est basée à Helsinki.

La Lituanie est aussi partie à la **Convention pour la Protection de l'Environnement Marin de l'Atlantique du Nord-Est** du 22 septembre 1992.

3. Conventions relatives à la responsabilité en matière de dommages dus à la pollution maritime

La Lituanie n'a pas été partie aux « vieux régimes » des protocoles CLC 1969 ou CLC 1976 et FUND 1971 ou FUND 1976. Le projet de loi pour la ratification des **protocoles CLC 1992 et FUND 1992** fut présenté en 2000. La note explicative qui l'accompagnait soulignait qu'à l'époque, en ce qui concerne les « oil tankers », aucune disposition en droit interne lituanien ne traitait des problèmes d'assurance de responsabilité civile pour les propriétaires de navires. De plus, il n'y avait à l'époque qu'un seul bateau ayant une capacité de 1900 tonnes auquel le protocole CLC de 1992 pouvait s'appliquer. Elle identifia également AB "Klaipėdos nafta" et AB "Mažeikių nafta" comme les sociétés devant s'acquitter du paiement des contributions prévues par le protocole FUND de 1992 puisqu'elles transportaient plus de 150 000 tonnes de pétrole par voie maritime dans le cadre de leurs activités d'importation. Les deux conventions furent ratifiées le 13 avril 2008.

La proposition de ratifier le **protocole FUND 2003 (IOPC Fund)** fut faite en 2005. La note explicative accompagnant le projet de loi pour cette ratification faisait référence à la décision du Conseil de l'Europe 2004/246/CE qui autorise les Etats membres de l'Union Européenne à adhérer et à ratifier le protocole FUND 2003 dans. En ratifiant ce protocole, la Lituanie devait s'attendre à une augmentation de ses contributions financières dès lors qu'elle transportait par mer plus de 150 000 tonnes de pétrole par an, que les transporteurs soient nationaux ou étrangers. La Lituanie a tout de même ratifié ce protocole le 13 octobre 2005.

En 2006, le projet de loi portant ratification de **la convention BUNKERS de 2001** fut présenté. La note explicative qui l'accompagnait faisait référence à la décision du Conseil de l'Europe 2002/762/CE qui autorise les Etats membres de l'Union Européenne à ratifier ou à adhérer à la convention BUNKERS de 2001. La date limite pressentie fut fixée au 30 juin 2006. La note explicative relevait que le Code Civil lituanien contenait les principes juridiques généraux en matière de responsabilité mais qu'aucun texte ne traitait spécifiquement des questions de compensation en cas de versement accidentel de « produit pétrolier » dans l'eau lorsque celui-ci est transporté en tant que carburant dans les soutes du

bateau lui-même. Il fut aussi relevé que la résolution IMO A.898 (21) du 25 novembre 1999 traitait de la question de l'assurance des propriétaires de bateaux en cas de versement de produits pétroliers dans l'eau mais qu'elle ne garantissait pas que les propriétaires soient en possession de la bonne assurance. Cette résolution précise qu'en accord avec la Convention, tout versement de produits pétroliers entraîne une responsabilité sans faute. La note explicative soulignait aussi que les propriétaires de navires étaient autorisés à limiter leur responsabilité conformément à la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de dédommagements pour accidents maritimes (LLMC).

La Lituanie a ratifié la Convention LLMC en 2003 et le protocole LLMC de 1996 en 2006.

La Convention BUNKERS de 2001 a été ratifiée le 3 octobre 2006.

La note explicative qui accompagnait le projet de loi de ratification de **la Convention HNS de 1996** faisait référence à la décision du Conseil de l'Europe 2002/297/CE qui autorise les Etats membres de l'Union Européenne à ratifier ou à adhérer à la convention HNS de 1996. La date limite pressentie était le 30 juin 2006.

Cette note explicative indiquait que la ratification de cette convention, qui s'attache à traiter les compensations de façon rapide, circonstanciée et efficace, contribuerait à la bonne réputation du secteur du transport maritime lituanien sur le marché international. Il fut aussi suggéré que cette ratification était à même de garantir la stabilité financière des victimes ainsi que celle de l'industrie du transport maritime dans son ensemble.

Le système juridique interne lituanien traitait déjà de la question de la responsabilité civile en cas d'accident causé par le transport maritime de substances dangereuses. Par exemple, le Code Civil établissait les principes généraux de cette responsabilité. Le droit du transport maritime commercial statuait sur l'étiquetage et les exigences d'information portant sur les substances dangereuses. Il traitait aussi de la question de la responsabilité du transporteur en cas de décès de passagers ou d'atteinte à la santé. Ces dispositions traitaient aussi de la responsabilité du transporteur en cas de perte de bagages, de dégâts leur étant causés ou de retard dans le transport. Les Règles de transport des passagers et des bagages par mer régulent les procédures en la matière ainsi que les droits et devoirs des transporteurs et des passagers.

La Convention HNS fut ratifiée le 30 mai 2006.

La Lituanie a ratifié la Convention OPRC de 1990 mais pas le protocole OPRC-HNS de 2000.

4. Directives communautaires

La Lituanie est devenue membre de l'Union Européenne le 1^{er} mai 2004. Dans son Rapport d'activité concernant la participation de la Lituanie à l'Union Européenne en tant que membre, le gouvernement lituanien indique qu'en 2008, la Lituanie avait reçu 30 mises en demeure officielles et 9 avis motivés de la part de la Commission Européenne. Il fait aussi état des deux premières affaires portées devant la Cour de Justice des Communautés Européennes contre la Lituanie. Cependant, aucune de ces litiges ne concerne la transposition faite par la Lituanie des directives mentionnées ci-après. Les nombreuses mesures internes communiquées à la Commission Européenne par la Lituanie ne semblent pas avoir suscité de problèmes de conformité au droit communautaire jusqu'à présent.

La transposition des directives 95/21/CE, 2000/60/ CE, 2004/35/ CE, 2006/21/ CE et 2005/35/ CE a été faite de façon séparée.

La Directive du Conseil 95/21/CE du 19 Juin 1995 concerne l'utilisation des ports de la Communauté Européenne et la navigation dans les eaux sous la juridiction de chacun des Etats membres et l'application des normes internationales en matière de sécurité des navires, de prévention de la pollution et des conditions de vie et de travail à bord des bateaux.

Le gouvernement lituanien a indiqué avoir pris 15 dispositions au niveau national pour transposer cette directive. Des amendements ont été apportés à la loi sur la sécurité maritime et à la loi sur le Port de Klaipéda. De nombreux décrets et règlements ont été adoptés ou amendés pour cette transposition.

La Directive 2000/60/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2000 met en place un cadre d'action communautaire en matière de politique de protection de l'eau. Selon la Commission Européenne, la Lituanie a mentionné plus de 60 dispositions prises pour transposer les exigences de cette Directive. Les principaux textes législatifs

concernés sont : la loi sur la surveillance de l'environnement n° VIII-529 de 1997⁵, la loi sur la protection de l'environnement marin n° VIII-512 de 1997⁶, la loi sur l'eau n° VIII-474 de 1997⁷, la loi sur les zones protégées n° I-301 de 1993⁸, la loi sur la taxation de la pollution n° VIII-1183 de 1999⁹.

La Directive 2004/35/EC du Parlement Européen et du Conseil du 21 Avril 2004 concerne la responsabilité environnementale au regard de la prévention et des remèdes à apporter aux dégâts causés à l'environnement. Pour sa transposition, la Lituanie amenda ses lois existantes et ratifia un certain nombre de conventions internationales. Il y eu à peu près trente dispositions prises en droit interne, et notamment les amendements de la loi sur le contrôle étatique de la protection environnementale n° IX-1005 de 2002¹⁰, le Code civil, la loi sur les zones protégées, la loi sur l'Administration publique n° VIII-1234 de 1999¹¹, la loi sur les traités n° VIII-1284 de 1999¹², la loi amendant la loi sur la protection de la faune, de la flore, des espèces et colonies de champignons n° VIII-499 de 2001¹³, la loi sur le financement de la protection environnementale n° VIII-2025 de 2000¹⁴, la loi sur la taxation de la pollution, la loi sur la protection de l'environnement et la loi sur l'eau.

Des traités internationaux furent aussi ratifiés pour transposer les exigences de cette directive 2004/35/EC, tels que :

1. le Protocole de 1992 de la Convention Internationale pour la Responsabilité civile en cas de dommages causés par une pollution aux hydrocarbures (CLC 1969)¹⁵ ;
2. le Protocole de 1992 sur l'Organisation Maritime Internationale amendant la Convention Internationale sur la mise en place d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus aux pollutions par les hydrocarbures du 18 décembre 1971¹⁶ ;
3. la Convention de Vienne du 21 mai 1963 sur la Responsabilité civile pour les dommages d'origine nucléaire et le Protocole joint ayant trait à l'application de la Convention

⁵ En lituanien : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=276158

⁶ En lituanien : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=321865

⁷ En lituanien : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=233188

⁸ En anglais : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=300377

⁹ En anglais : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=315265

¹⁰ En lituanien : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=319836

¹¹ En lituanien : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=329352

¹² En anglais : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=265678

¹³ En anglais : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.susije_l?p_id=157580&p_rys_id=14

¹⁴ En lituanien : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=328532

¹⁵ En anglais : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=99481&p_query=&p_tr2=

¹⁶ Ibid.

et la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la Responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendé par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964 et par le Protocole du 16 Novembre 1982¹⁷ ;

4. la Convention internationale sur la Responsabilité et l'indemnisation des dommages causés par le transport maritime de substances dangereuses, 1996¹⁸ ;

5. la Convention internationale sur la Responsabilité civile en matière de pollution aux hydrocarbures causée par les Bunkers, 2001¹⁹ ;

6. le Protocole de 1996 amendant la Convention sur la limitation de Responsabilité, 1976²⁰.

La Directive 2006/21/EC du Parlement Européen et du Conseil du 15 Mars 2006 porte sur la gestion des déchets provenant des industries d'extraction et amendant la Directive 2004/35/EC – Déclaration du Parlement Européen, du Conseil et de la Commission. Plus de trente dispositions de droit interne furent nécessaires pour transposer ses exigences, parmi lesquels des amendements sur la loi sur la gestion des déchets n° VIII-2025 de 2000²¹, le Code administratif, la loi sur la protection environnementale, la loi sur l'eau, la loi sur les évaluations d'impact environnemental dans le cadre de l'activité économique planifiée n° I-1495 de 1996²² et la loi sur les substances et préparations chimiques n° X-1606 de 2008²³.

La Directive 2005/35/EC du Parlement Européen et du Conseil du 7 septembre 2005 porte sur la pollution causée par les navires et la mise en place de sanctions en cas d'infraction. Dix dispositions de droit interne ont permis sa transposition en Lituanie²⁴. Parmi celles-ci, il y eut des amendements du Code pénal, de la loi sur la protection de l'environnement marin et du Code administratif.

¹⁷ http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=5641&p_query=&p_tr2=

¹⁸ Ratifying document available in English http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=280060

¹⁹ Ratifying document available in English http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=285785

²⁰ Ratifying document available in English http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=281049

²¹ http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=324830

²² http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=324847

²³ http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=323622&p_query=&p_tr2=

²⁴ http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:72005L0035:LT:NOT#FIELD_LT

B. CADRE LEGAL INTERNE

Le cadre juridique interne qui assure la protection de l'environnement est constitué principalement par la loi sur la protection de l'environnement qui est une loi-cadre (1), de la loi sur la protection de l'environnement marin (2), de la loi sur le rivage (3) ainsi que la loi sur la taxation de la pollution environnementale (4).

1. La loi sur la protection de l'environnement

Le texte législatif qui pose les bases du cadre juridique pour la protection de l'environnement n° I-2223 de 1992, dernièrement modifiée en 2005²⁵. L'objet de la loi est d'établir « les principaux droits et devoirs des personnes morales et physiques en ce qui concerne la préservation de la biodiversité propre à la Lituanie, du système écologique et des paysages, la garantie d'un environnement propre et sain, l'utilisation rationnelle des ressources naturelles sur le territoire de la République de Lituanie, dans ses eaux territoriales, sur son plateau continental et ses zones économiques ».

Cette loi transpose les directives communautaires suivantes :

- Directive 2001/42/CE du Parlement Européen et du Conseil du 27 juin 2001 portant sur l'évaluation des effets de certains plans et programmes sur l'environnement ;
- Directive 2004/35/CE du Parlement Européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale au regard de la prévention des dommages à l'environnement et des remèdes à y apporter.

L'article 6 décrit de façon exhaustive le système de gestion de la protection environnementale.

²⁵ http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=253930

2. La loi sur la protection de l'environnement marin

La loi sur la protection de l'environnement marin n° VIII-512 de 1997²⁶ transpose la Directive 2005/35/CE. Suivant l'article 1^{er}, elle poursuit deux objectifs essentiels : premièrement, poser les grands principes et les mesures essentielles pour la protection de l'environnement marin à l'intention des personnes exerçant une activité économique pouvant affecter cet environnement et deuxièmement, décrire les droits et devoirs des agents chargés d'assurer la protection de l'environnement.

Les exigences de la loi s'appliquent à tous les bateaux se trouvant dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales lituaniennes, aux bateaux étrangers hors des eaux territoriales soumis au droit international, aux personnes ayant des activités économiques sur des installations terrestres ou « offshore » pouvant porter atteinte à l'environnement marin, aux agents de l'Etat ou municipaux chargés de la protection de l'environnement.

La pollution est définie comme un relâchement direct ou indirect de substances ou d'énergie (par exemple, la chaleur) émanant de l'activité économique humaine dans l'environnement marin, pouvant mettre en danger la santé humaine, les ressources naturelles, les écosystèmes marins et empêchant de mener des activités légales dans la mer (y compris la pêche), détériorant la qualité des eaux de mer et la possibilité des activités de loisir. La loi prohibe tout déversement de substances dangereuses, ou d'effluents contenant de telles substances, qu'il soit causé par un navire ou tout autre équipement. Cela inclut toute perte, toute mise au rebut, tout débordement, toute fuite, tout pompage, toute émission ou toute vidange. Cette définition fait écho à celle donnée par l'article 2 (3) (a) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution causée par les navires de 1973.

La loi met en place une surveillance de la mer comportant l'observation systématique, l'évaluation et l'activité de prévision de l'évolution de l'environnement marin et de ses effets anthropiques s'exerçant sur cet environnement.

²⁶ Le texte consolidé de la loi est disponible en lituanien à l'adresse : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=321865

3. La loi sur le rivage

La loi sur le rivage n° IX – 1016 de 2002²⁷ poursuit quatre objectifs principaux. Premièrement, elle vise à assurer la défense de la Pointe de Curonian, classée par l'UNESCO sur la liste du Patrimoine Mondial, de sa flore et sa faune. Deuxièmement, elle vise à encourager l'exploitation durable du rivage à des fins publiques et privées. Son troisième objectif est d'assurer la mise en application des mesures pour la protection des paysages et du patrimoine culturel. Quatrièmement, la loi vise à fournir les conditions permettant au public d'utiliser le rivage en tant que source de loisir.

Aux termes de l'article 4, le « rivage » est constitué par une bande d'une largeur d'au moins 100 mètres longeant la mer. Cela inclut la plage, les falaises et les dunes.

Le rivage est la longueur entre la frontière lettone et le « Northern Pier » (la Jetée du Nord). Le rivage s'étend aussi jusqu'à la Pointe de Curonian et se termine à la frontière avec la Russie.

Le pouvoir de modifier les règles de gestion du rivage appartient au Ministère de l'environnement. Les délimitations du rivage doivent être indiquées sur tous les plans et sur toutes les cartes.

Les principes essentiels de la protection de l'environnement sont affirmés à l'article 4 de cette loi :

- le principe de l'universalité qui rend l'Etat responsable de la protection de l'environnement ;

- le principe de la mise en place d'incitations visant à orienter les intérêts publics et privés vers l'amélioration de la qualité de l'environnement, vers la recherche de nouveaux procédés pour éviter ou minimiser les effets négatifs sur l'environnement et rendre l'industrie plus écologique ;

- le principe de la nécessité de la gestion durable, rationnelle et systématique des ressources naturelles ;

- le principe de l'information. La protection environnementale doit être basée sur une information multiple, vérifiée et collectée en temps et en heure.

- le principe de prévention formalise la nécessité de prendre des mesures de prévention s'il y a lieu de penser que l'émission de substances ou d'énergie directement ou indirectement dans la mer pourrait affecter la santé humaine, les ressources vivantes,

²⁷ La version consolidée de la loi est disponible en lituanien à l'adresse : http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=171375&p_query=&p_tr2=

l'écosystème marin, les activités de loisir ou toute autre activité légale, même si le lien de cause à effet entre cette émission et les effets constatés n'est pas prouvé.

Le Ministère de l'Environnement délivre des permis autorisant et régulant l'émission de substances dangereuses (article 9).

Selon l'article 10, l'émission de substances dangereuses dans la mer est interdite. L'émission de substances dangereuses dans la mer territoriale et au-delà est régie par les annexe I et II de la Convention MARPOL 73/78. Suivant le même article, le déversement des eaux usées est réglementée par l'annexe IV de la Convention MARPOL 73/78 et l'annexe IV de la Convention HELCOM.

L'article 17 interdit le déversement de déchets dans les eaux intérieures et les eaux territoriales. Le déversement de déchets en dehors des eaux territoriales est régi par l'annexe V de la Convention MARPOL 73/78.

Suivant l'article 20, le Ministère de la Santé et le Ministère de l'Environnement définissent les mesures et les procédures qui régulent la pollution causée par les eaux de ballast.

L'élimination de la pollution (art. 30 à 37) est organisée, coordonnée et gérée par l'armée lituanienne et en son sein par le Centre de Coordination d'Urgence de la Marine Militaire. L'armée est chargée de traiter les incidents de pollution maritime hors des eaux intérieures, alors qu'à l'intérieur du Lagon de Curonian, cette tâche est prise en charge par des organismes autorisés par le Ministère de l'Intérieur. Dans les ports, les incidents de pollution sont pris en charge par l'Administration des ports maritimes. Les plans d'élimination de la pollution sont adoptés conjointement par les Ministères de la Sécurité Intérieure, de l'Environnement et de l'Intérieur.

Des plans locaux d'intervention doivent être adoptés pour toutes les structures dressées en mer par l'homme, les navires, les terminaux pétroliers et chimiques.

4. La loi sur la taxation de la pollution environnementale

Le principe du pollueur payeur trouve sa meilleure illustration dans la loi sur la taxation de la pollution environnementale n° VIII-1183 de 1999. Elle élabore un système à deux niveaux : un tarif pour le « permis de polluer » et un tarif valant sanction des pollutions non autorisées.

II. LA RESPONSABILITE ADMINISTRATIVE ET PENALE

A. LES DELITS ADMINISTRATIFS

1. Les violations des règles générales de protection de l'environnement marin

Selon le Code administratif lituanien, constituent des délits administratifs :

- l'inapplication par un particulier des mesures de protection de l'environnement définies par l'Etat (art. 51) ou la violation de telles mesures lors de l'exercice d'une activité économique, d'une construction, d'une reconstruction, d'un agrandissement (art. 51⁽¹⁾) ;
- l'homologation de documents ne contenant pas les dispositions obligatoires sur la prévention des accidents environnementaux et la limitation des conséquences (art. 51⁽¹⁾) ;
- la violation des règles de gestion des déchets (art. 51⁽³⁾), voire des déchets constitués par des équipements électriques et électroniques (art. 51⁽¹⁸⁾), du mazout (art. 51⁽¹⁹⁾), des véhicules de transport devenus inutilisables (art. 51⁽²⁰⁾), des règles concernant le transport des déchets à l'importation, à l'exportation ou en transit en Lituanie (art. 51⁽²³⁾);
- la violation des règles de gestion des substances chimiques (art. 51⁽⁴⁾) ou radioactives (art. 51⁽⁵⁾) et du déversement d'effluents (art. 51⁽⁶⁾) ;
- le fait de cacher ou de déformer l'information écologique (art. 51⁽⁸⁾);
- la désobéissance aux injonctions des agents en charge de la protection environnementale, le fait d'entraver leur visite de conformité des locaux de l'entreprise (art. 51^{(9) et (10) et (14)}) ;
- le fait d'abandonner des véhicules hors d'usage dans des endroits publics (art. 51⁽¹¹⁾) ;
- le fait de ne pas appliquer les règles de gestion des emballages (art. 51⁽¹²⁾) ;
- la violation des règles relatives à certaines ressources particulières en eau (art. 51⁽¹³⁾) ;
- le non respect d'une décision ordonnant l'arrêt d'une activité dangereuse (art. 51⁽¹⁵⁾);
- le non-respect des règles concernant la prévention et l'élimination de la pollution due aux accidents industriels (art. 51⁽¹⁶⁾);

- le non respect des règles relatives à l'émission de gaz à effet de serre – dépassement des niveaux d'émission autorisés ou défaut d'avoir suivi la procédure d'autorisation des émissions de tels gaz (art. 51⁽²¹⁾);
- le manquement à l'obligation de fournir des données sur la surveillance de l'environnement ou le fait de fournir des données inexactes (art. 51⁽²²⁾);
- la violation des règles concernant les biens taxables et leurs déchets (art. 51⁽²⁴⁾);
- la violation des règles concernant la protection des sols contre la pollution ou leur appauvrissement et l'utilisation rationnelle des ressources du sous-sol (art. 53);
- le non respect des injonctions émanant des officiers géologues (art. 53⁽¹⁾);
- la violation des règles relatives aux recherches géologiques sur l'écorce terrestre (art. 54);
- la violation des réglementations sur la protection de l'eau et de la côte maritime (art. 55);
- la violation des règles nationales concernant la protection de l'environnement marin (art. 56²⁸). Sont sanctionnés sous cette dénomination, des faits tels que : le défaut d'enregistrement dans les livres du navire des opérations avec des substances nocives, l'enregistrement inexact ou le défaut de présentation des livres du navire ; l'élimination illégale des déchets ; le fait de fournir des fausses informations ou de refus de fournir les informations relative à l'état de l'environnement ;
- la violation de la réglementation sur l'usage des petits bateaux dans les eaux intérieures (art. 56⁽¹⁾) ;
- la violation de la réglementation sur l'usage des navires dans les zones protégées et dans les zones où leur usage est interdit (art. 56⁽²⁾) ;
- la violation de la réglementation sur l'utilisation des ressources en eau, par exemple le non respect des normes de qualité des eaux déversées dans l'environnement (art. 57) ;
- l'entrave à la démarcation et à la signalisation des zones protégées (art. 72) ou la violation du régime de ces zones (art. 76) ;
- l'émission de substances polluantes excédant les normes autorisées (art. 79) ;
- le non respect des valeurs autorisées en terme de pollution dans l'exploitation des navires et des structures élaborées par l'homme (art. 81) ;
- la violation des dispositions régissant l'incinération de déchets (art. 83) ;
- la violation des dispositions relatives au stockage et au transport des plantes, des stimulateurs de croissance et des engrais minéraux (art. 84) ;

²⁸ Pour la violation des règles internationales, voyez ci-dessous, §2.

- la violation des exigences concernant la gestion des déchets en matière de produits et de préparations chimiques (art. 84⁽¹⁾) ;
- la violation des exigences concernant la gestion des gaz à effet de serre, leurs préparations et la gestion des déchets des produits et équipements contenant des gaz à effet de serre (art. a4⁽²⁾) ;
- la violation des réglementations concernant les produits endommageant la couche d'ozone (art. 84⁽³⁾) et notamment en matière d'importation, d'exportation et d'approvisionnement en produits de ce type (art. 84⁽³⁾) ;
- le manquement d'un officier dans l'accomplissement de son devoir de protection de l'environnement (art. 86) ;
- la violation des dispositions relatives à la pêche, à savoir :
 - dispositions régissant respectivement la pêche de loisir (art. 87), la pêche à des fins commerciales (art. 87⁽³⁾), certaines pêches spéciales (art. 87⁽⁴⁾) ;
 - dispositions régissant l'utilisation et le partage des étendues d'eau à des fins de pêche (art. 87⁽¹⁾) ;
 - dispositions concernant la gestion des systèmes de données intégrées sur l'industrie de la pêche (art. 87⁽²⁾) ;
 - dispositions sur le déchargement et le transfert du poisson à bord des bateaux, dans les ports et en haute mer (art. 87⁽⁵⁾) ;
 - dispositions concernant la vente et l'achat des produits primaires de la pêche (art. 87⁽⁶⁾), le stockage, le transport, le traitement, la vente et l'achat du poisson et des produits qui en dérivent (art. 87⁽⁷⁾) ;
 - le fait de ne pas se conformer aux injonctions des officiers des services de la pêche (art. 87⁽⁸⁾) ou l'entrave à l'exercice de leurs fonctions (art. 87⁽⁹⁾) ;
- la chasse illégale, la destruction illégale de la faune, le stockage, la transformation ou le transport illégal d'animaux sauvages (art. 88), l'atteinte à la vie sauvage, aux conditions de reproduction et aux passages de migration (art. 89) ;
- la violation des règles d'utilisation des ports et de navigation dans ceux-ci (art. 117) ;
- l'entrave à un capitaine dans l'exercice de ses fonctions et le refus d'obtempérer à ses ordres (art. 117⁽¹⁾) ;
- la violation des règles concernant le sauvetage en mer (art. 117⁽²⁾).

Ces faits sont sanctionnés d'une amende plus ou moins importante selon leur nature et gravité, mais dont le montant maximum se situe généralement entre 400 litas (soit environ 116 euros - délit de l'article 51⁽¹⁰⁾) et 5000 litas (soit environ 1500 euros, délit de l'art. 56), sommes qui restent très modiques donc par conséquent, peu dissuasives.

2. Les violations des dispositions spécifiques de la Convention MARPOL

Dans le code administratif lituanien, l'article 56 fait directement référence à la Convention MARPOL et sanctionne à ce titre les comportements suivants :

- manquement à l'obligation légale de tenir à jour les registres du navire ou de la plateforme concernant les manipulations de substances dangereuses ou les expéditions de telles substances ;
- manquement au devoir d'informer les autorités lorsqu'on a été témoin d'une pollution ou lorsqu'on estime qu'une pollution, un déversement sont présumés ou considérés comme possibles dans la mer ou le Lagon de Curonian ;
- manquement au devoir d'information au sujet de la composition des substances dangereuses chargées ou déchargées ;
- absence de plans approuvés par les autorités et portant sur la prévention, la localisation et la prise en charge des incidents de pollution en mer ou sur les côtes ;
- non-conformité des équipements du bateau ou de certaines de ses parties aux normes en vigueur en matière d'environnement maritime ;
- absence des documents internationaux et des certificats émis en conformité avec les exigences de la convention MARPOL et de la Convention d'Helsinki sur la Mer Baltique ou inadéquation de l'état réel du bateau avec celui décrit dans le certificat ;
- violation du régime applicable au Lagon de Curonian et du régime côtier de la Mer Baltique ;
- incinération de déchets et de matières dangereuses sur les bateaux, dans les eaux intérieures et les eaux territoriales de la République de Lituanie ;
- absence des dispositions et des équipements obligatoires à bord des bateaux pour prévenir les accidents ;

- manquement à l'obligation de récupérer les équipements et les installations abandonnés ou qui ne sont plus utilisés, les bateaux coulés ou les cargaisons perdues en mer qui menacent l'environnement marin ou la sécurité de la navigation dans la zone du bassin de la République de Lituanie ;
- l'absence dans les ports d'équipements ou autres dispositifs servant à traiter les résidus de pétrole, ou toute autre substance dangereuse, liquide ou solide ;
- absence d'autorisation préalable concernant l'émission ou l'incinération de déchets ou d'autres matériels qui ne sont pas produits à bord des bateaux, dans la zone du bassin de la République de Lituanie, de la Mer Baltique et de la haute mer de la République de Lituanie ;
- pollution dans la zone du bassin de la République de Lituanie émanant de bateaux ou d'autres installations humaines en mer ;
- pollution de la haute mer en violation des conventions internationales auxquelles la Lituanie est partie, en particulier MARPOL et la Convention d'Helsinki dans la zone de la Mer Baltique.

B. LES INFRACTIONS PENALES

Selon le Code pénal lituanien, les comportements suivants constituent des infractions :

- posséder, transporter ou commercialiser illégalement des substances hautement actives ou toxiques (art. 267) ;
- créer, produire, acquérir, détenir, transporter, vendre ou céder illégalement des armes biologiques (art. 267⁽¹⁾) ;
- violer les règles régissant la production, le stockage, la détention, le transport, la commercialisation des substances psychotropes, hautement actives ou toxiques (art. 268)²⁹ ;
- violer les règlements en vigueur concernant la protection de l'environnement ou l'utilisation des ressources naturelles dès lors que ce comportement met en danger la vie ou la santé de nombreuses personnes ou risque de nuire sensiblement à la faune, à la végétation ou d'entraîner d'autres conséquences graves sur l'environnement. Les sanctions se trouvent aggravées dès lors que ces comportement ont effectivement

²⁹ The list and quantities of such substances should be approved by the Ministry of Health. See Article 269 of the Criminal Code of Lithuania.

gravement endommagé la flore et la faune ou entraîné d'autres conséquences graves et atténuées lorsque ces dommages sont mineurs (art. 270) ;

- faire illégalement le commerce de substances portant atteinte à la couche d'ozone (art. 270⁽¹⁾) ;
- détruire ou dévaster des zones protégées ou des sites naturels protégés (art. 271) ;
- chasser ou pêcher de façon illégale, à des périodes illégales, dans des endroits interdits, par des procédés interdits, en utilisant des outils ou des moyens interdits ; ou utiliser ou détruire illégalement la faune sauvage et lui porter gravement atteinte (art. 272) ;
- maintenir en état ou réparer de façon inappropriée les véhicules se déplaçant sur l'eau, les systèmes d'alarme ou les réseaux (par exemple pipeline pour le gaz ou le pétrole, lignes électriques ou lignes téléphoniques). Ces faits sont punis différemment dès lors qu'ils n'ont pas entraîné de préjudice grave, mais seulement la menace d'un préjudice, ou qu'ils ont causé de gros préjudices matériels ou des atteintes graves à la santé et/ou à la vie des personnes (art. 278) ;
- démanteler ou endommager les véhicules et les réseaux. Les faits sont punis plus sévèrement lorsqu'ils ont entraîné d'importants dégâts matériels, causé des blessures ou la mort de personnes (art. 280) ;
- ne pas avoir respecté les règles du trafic maritime ou de sécurité, lorsque cela a entraîné la mort d'une personne ou une atteinte grave à la santé d'une personne (art. 282).

La plupart de ces faits sont sanctionnés qu'ils aient été commis intentionnellement ou par négligence. Ils sont sanctionnés par des peines d'amende, d'immobilisation du navire et d'emprisonnement, selon leur gravité. Les peines d'emprisonnement connaissent des maxima allant de deux ans (art. 267, 268, 270⁽¹⁾) à 7 (art. 267⁽¹⁾) ou 8 ans (art. 278). Les infractions de l'article 278 peuvent aussi être sanctionnées par la privation du droit d'occuper certaines fonctions ou d'exercer certaines activités.

III. LA RESPONSABILITE CIVILE

La Lituanie n'a pas adhéré aux conventions CLC PROT 1992, FUND PROT 1992, BUNKERS 2001 et HNS 1996. Les études préparatoires déjà menées mettent en évidence le fait que si le droit lituanien répond d'ores et déjà aux exigences des deux premières conventions, la ratification des deux autres rendrait obligatoires un certain nombre d'amendements à la loi lituanienne. Cette nécessité a surtout été relevée en ce qui concerne les questions de la responsabilité des propriétaires de bateaux, des assurances et de la procédure de certification des bateaux.

En l'absence de ratification de ces conventions internationales, la question de la responsabilité civile pour faits de pollution doit être éclairée à la lumière du droit lituanien de la responsabilité civile.

A. LA PREVENTION DES POLLUTIONS

La loi sur le contrôle de l'Etat en matière de protection de l'environnement n° IX-1005 de 2002 définit un cadre d'action pour la protection de l'environnement en traitant la capacité d'arrêter la pollution environnementale à sa source. Par exemple, le chapitre 4 de la loi traite spécifiquement de la pollution émanant des navires et des moyens d'y mettre un terme. A cette fin, les autorités ont le droit d'arrêter tout navire et de l'inspecter. Le navire peut être arrêté et dirigé vers un port ; on attend alors de son capitaine qu'il se conforme à cette injonction d'immobilisation. Le propriétaire du navire est responsable du paiement des frais d'immobilisation du navire au port (art. 39).

La loi sur la sécurité des navires n° VIII-1897 de 2002 identifie les devoirs du capitaine et du propriétaire du bateau en matière de prévention de la pollution de l'environnement marin. Par exemple, le capitaine du port a le devoir légal d'empêcher la pollution émanant des navires ; l'aptitude à la navigation du bateau est évaluée conformément aux documents qui certifient cette capacité en fonction d'un certain nombre d'exigences telles que les spécifications techniques de construction du bateau, la sélection de l'équipage,

l'évaluation de la santé des personnels à bord, les équipements de sécurité et de lutte contre l'incendie.

Les compagnies maritimes et les navires peuvent être certifiés comme répondant aux normes de sécurité du transport maritime en République de Lituanie et aux spécifications internationales sur l'exploitation sécurisée des navires et la prévention de la pollution qu'ils peuvent occasionner.

Le propriétaire du navire est responsable de la conformité du navire avec les exigences de sécurité (article 29), alors que le capitaine du navire est responsable de la navigation du navire en mer en toute sécurité (article 30).

Les cargaisons dangereuses ou les cargaisons susceptibles de causer une pollution à l'environnement doivent faire l'objet d'une déclaration conformément à l'article 33.

Code du transport dans les eaux intérieures. L'article 21 de ce Code indique qu'il est du devoir du capitaine de confiner, de limiter toute pollution causée ainsi que ses effets négatifs sur l'environnement.

B. LA REPARATION DES DOMMAGES DE POLLUTION

En ce qui concerne la réparation des dommages de pollution, les règles de droit commun de la responsabilité s'étant montrées insuffisantes (1), des règles spéciales d'indemnisation de certains dommages ont été adoptées.

1. Le droit commun de la responsabilité civile

Le Code civil lituanien définit une responsabilité civile extracontractuelle qui tend à la réparation du préjudice causé, mais aussi une « action préventive » qui tend à stopper l'exercice de toute activité dont il est prouvé qu'elle induit l'imminence d'un préjudice.

a. La responsabilité civile extra-contractuelle

Aux termes du Code civil lituanien, la responsabilité civile extracontractuelle est en principe fondée sur la faute, le préjudice et le lien de causalité qui les unit.

Le Code (art. 6.246) définit la faute (contractuelle et extracontractuelle) comme étant l'inexécution d'une obligation fixée par la loi ou le contrat, un comportement interdit par la

loi ou le contrat ou la violation d'un devoir de diligence (le fait de ne pas avoir agi avec l'attention et la précaution nécessaires dans les circonstances données).

Le rapport de causalité est considéré réuni lorsque le dommage peut être « imputé aux actions ou aux abstentions » de la personne dont la responsabilité est recherchée (art. 6.247, Code civil).

A son tour, le préjudice s'entend des pertes subies et du gain non réalisé (art. 6.249, Code Civil), évalués en argent. Sont également pris en compte, à titre de préjudice indemnisable les coûts normaux de prévention, d'évaluation et de réparation du préjudice ainsi que les coûts normaux induits par le recouvrement des dommages et intérêts dans le cadre d'une procédure extrajudiciaire, le principe étant celui de la réparation intégrale du dommage. Le Code Civil lituanien (art. 6.250) reconnaît le droit à l'indemnisation des dommages immatériels issus de la commission de faits pénaux, d'atteintes à la santé ou à la vie. Sont énumérés à titre d'exemple les dommages immatériels suivants : la souffrance, les chocs émotionnels, la détérioration de la réputation de la victime, la diminution de ses possibilités d'association, à condition que ces dommages puissent être évalués en argent.

Les causes exonératoires sont la force majeure, l'action de l'Etat, d'un tiers, de la victime, l'état de nécessité, la légitime défense et le besoin de secours dans lequel se trouvait l'auteur du dommage (art. 6.253, Code civil).

b. L' "action préventive" d'un préjudice imminent

L'article 6.255 du Code civil lituanien régit l' « action préventive » fondée sur « l'imminence d'un réel danger qu'un dommage soit infligé dans le futur ». Cette action tend à obtenir du juge l'interdiction de l'exercice de l'action qui crée un tel danger, qu'il s'agisse de « l'exploitation d'une entreprise ou d'un mécanisme, ou de toute autre activité commerciale ou non commerciale ».

2. Les règles spéciales d'indemnisation de certains dommages

Malgré le principe de la responsabilité pour faute posé par le Code Civil, le droit lituanien conserve une place à un certain nombre d'hypothèses de responsabilité sans faute.

a. Les dispositions du Code civil

L'article 6.248 du Code civil admet l'existence d'une responsabilité extracontractuelle sans faute, dans les cas expressément prévus par la loi. Deux cas de responsabilité sans faute sont régis respectivement aux articles 6.270 et 6.271 du Code civil, dans les termes ci-dessous.

Premièrement, celui dont l'activité est susceptible de causer un danger pour les personnes qui l'entourent (activités portant sur des moteurs de véhicules, engins, énergie électrique ou atomique) ne peut s'exonérer de son obligation de réparer les dommages causés par ces activités qu'en invoquant la force majeure, le fait intentionnel ou gravement négligent de la victime ou l'action d'un tiers.

Deuxièmement, la responsabilité des personnes publiques (tout sujet du droit public) se trouve engagée qu'il y ait eu ou non une faute de la part de leurs préposés.

b. Les dispositions des lois spéciales

Par ailleurs, aux termes de l'article 34 de la loi sur la protection de l'environnement, les opérateurs économiques encourent une responsabilité sans faute pour les préjudices causés à l'environnement ainsi que pour toute menace de préjudice environnemental induite par leur activité.

Enfin, suivant les dispositions de l'article 57 de la loi sur la navigation commerciale n° I-1513 de 1996³⁰, les dommages résultant d'une collision sont à la charge du propriétaire du navire ayant causé les dégâts. Il ne peut s'en exonérer qu'en invoquant la force majeure.

3. Les règles de droit international privé

Aux termes de l'article 1.43 du Code civil, la victime d'un délit a le droit de choisir le droit applicable parmi : le droit du pays de commission du délit, le droit du pays de survenance du dommage, ou à défaut, le droit du pays le plus en relation avec l'affaire. Après la survenance du dommage, les parties peuvent convenir de l'application à leur litige de la loi

³⁰ Consultable en lituanien à l'adresse :

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=323934

de l'Etat où l'affaire est entendue. Cependant, quand les deux parties sont domiciliées dans le même Etat, c'est le droit de cet Etat qui s'applique.

Lorsque le droit applicable est le droit lituanien, c'est la loi sur la navigation commerciale en République de Lituanie qui s'applique. Aux termes de cette loi (art. 5), le droit lituanien s'applique aux bateaux naviguant sous pavillon lituanien en territoire lituanien, mais aussi en dehors de ce territoire dans la mesure où le droit lituanien n'est pas contraire aux lois des Etats où ces bateaux sont situés. De façon similaire, les droits des Etats étrangers d'enregistrement des bateaux s'appliquent à ces bateaux lorsqu'ils naviguent en territoire lituanien dès lors que ces droits étrangers ne contredisent pas les lois de la République de Lituanie. De plus, s'ils sont différents, les traités internationaux régissant la navigation commerciale prévalent sur les lois de la République de Lituanie.

Les droits de propriété sur un bateau navigant hors du territoire de la Lituanie sont fixés selon le droit de l'Etat du pavillon du bateau. Les droits de propriété sur un bateau en cours de construction sont déterminés selon les lois de l'Etat où ce bateau est construit.

Le statut légal de l'équipage est régi par le droit de l'Etat correspondant au pavillon battu par le bateau. Les relations entre l'équipage et sa direction (la direction de la compagnie maritime) sont déterminées par le droit de l'Etat du pavillon, à moins que les contrats régissant ces relations n'en décident autrement.

Le droit applicable en matière d'accidents est le droit de l'Etat abritant le port où le bateau est arrivé après l'accident. Si toutes les personnes impliquées sont du même Etat, le droit de cet Etat s'appliquera.

Le droit applicable en matière de collisions est celui de l'Etat dans les eaux territoriales duquel a eu lieu la collision. Si la collision a eu lieu en haute mer, mais que l'affaire est jugée en Lituanie, le droit lituanien (à savoir la loi sur la navigation commerciale) s'appliquera. La même loi s'appliquera si les bateaux entrés en collision battaient le pavillon de la République de Lituanie. Les dommages concernant des bateaux n'entrant pas dans le champ d'application de ces dispositions sont régis par la loi de l'Etat où la collision a eu lieu. Si la collision a eu lieu en haute mer, les lois de l'Etat du pavillon du bateau responsable des dommages s'appliquent.

Enfin, le Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II ») s'applique depuis le 11 janvier 2009 et intéresse la Lituanie ; son article 7 vise la responsabilité environnementale (v. aussi les considérants 24 et 25) mais il confirme les dispositions du droit lituanien.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	7
<i>Caractéristiques de la Mer Baltique</i>	7
<i>Types de pollution</i>	8
a. <i>La pollution nucléaire</i>	8
b. <i>La pollution organique</i>	9
c. <i>La pollution due aux armes chimiques</i>	9
d. <i>La pollution aux hydrocarbures</i>	10
I. LE CADRE LEGAL ASSURANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN	11
A. CADRE LEGAL INTERNATIONAL	11
1. <i>Conventions globales relatives à la lutte contre la pollution maritime</i>	11
2. <i>Conventions régionales relatives à la lutte contre la pollution maritime</i>	13
3. <i>Conventions relatives à la responsabilité en matière de dommages dus à la pollution maritime</i>	14
4. <i>Directives communuataires</i>	16
B. CADRE LEGAL INTERNE	19
1. <i>La loi sur la protection de l'environnement</i>	19
2. <i>La loi sur la protection de l'environnement marin</i>	20
3. <i>La loi sur le rivage</i>	21
4. <i>La loi sur la taxation de la pollution environnementale</i>	22
II. LA RESPONSABILITE ADMINISTRATIVE ET PENALE.....	23
A. LES DELITS ADMINISTRATIFS	23
1. <i>Les violations des règles générales de protection de l'environnement marin</i>	23
2. <i>Les violations des dispositions spécifiques de la Convention MARPOL</i>	26
B. LES INFRACTIONS PENALES.....	27
III. LA RESPONSABILITE CIVILE.....	29
A. LA PREVENTION DES POLLUTIONS	29
B. LA REPARATION DES DOMMAGES DE POLLUTION	30
1. <i>Le droit commun de la responsabilité civile</i>	30
a. <i>La responsabilité civile extra-contractuelle</i>	30
b. <i>L' "action préventive" d'un préjudice imminent</i>	31
2. <i>Les règles spéciales d'indemnisation de certains dommages</i>	31
a. <i>Les dispositions du Code civil</i>	32
b. <i>Les dispositions des lois spéciales</i>	32
3. <i>Les règles de droit international privé</i>	32