
*Université de Droit d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille
Faculté de Droit et de Science Politique d' Aix -Marseille*



Centre de Droit Maritime et des Transports

Directeur : Christian SCAPEL
3, avenue Robert Schuman - 13628 Aix-en-Provence CEDEX 1
Tél. 04.42.17.28.62 - 04.91.13.74.74 - Fax. 04.42.17.28.62

Mémoire pour l'obtention du D.E.S.S de Droit Maritime et des
Transports

LE DROIT PENAL MARITIME

PAR :
Michel ESSOU

Sous la direction de :
M. Christian SCAPEL

Année universitaire 2003-2004

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| <u>SIGLES ET ABREVIATIONS</u> | 3 |
| <u>INTRODUCTION GENERALE</u> | 4 |
| <u>PREMIERE PARTIE :LE DOMAINE DU DROIT PENAL MARITIME</u> | 7 |
| <u>CHAPITRE 1 : LE DROIT DISCIPLINAIRE ET PENAL DE LA MARINE MARCHANDE</u> | 9 |
| <u>SECTION I : Les infractions disciplinaires</u> | 9 |
| <u>SECTION II : Les infractions pénales.</u> | 16 |
| <u>CHAPITRE 2 : LES INFRACTIONS RELATIVES A LA POLLUTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN, A LA SECURITE ET A LA SURETE DU TRAFIC MARITIME</u> | 24 |
| <u>SECTION I : Les infractions de rejets illicites d'hydrocarbures par le navires</u> | 25 |
| <u>SECTION II : Les infractions relatives à la sécurité et la sûreté du trafic maritime.</u> | 31 |
| <u>DEUXIEME PARTIE : LA PROCEDURE PENALE MARITIME</u> | 40 |
| <u>CHAPITRE 1: LE TRIBUNAL MARITIME COMMERCIAL</u> | 40 |
| <u>SECTION I : Composition et Compétence</u> | 42 |
| <u>SECTION II : La répression des infractions de rejets illicites d'hydrocarbures</u> | 52 |
| <u>CHAPITRE 2: LA REPRESSION DES INFRACTIONS MARITIME PAR LES TRIBUNAUX DE DROIT COMMUN</u> | |
| <u>SECTION I: La répression des rejets illicites d'hydrocarbures</u> | 51 |
| <u>SECTION II : La répression de la piraterie</u> | 63 |
| <u>CONCLUSION GENERALE</u> | 67 |
| <u>BIBLIOGRAPHIE</u> | 71 |
| <u>ANNEXE</u> | 74 |

Sigles et Abréviations

Al : Alinéa

Art : Article

Bull : Bulletin

Cass. Crim. : Cassation de Criminel

CDPMM : Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande

CE : Conseil d'Etat

CF : Confère

D : Dalloz

DMF : Droit Maritime Français

DP : Dalloz Périodique

DR : Droit

ISPS : International System of Ports Security / Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires

JO : Journal Officiel

L : Loi

MARPOL : Maritime Pollution Act / Convention pour la Lutte contre la Pollution Marine

OMI : International Maritime Organisation / Organisation Internationale Maritime

ONU : Organisation des Nations Unies / United Nations Organisation

P : Page

RDP : Revenu de Droit Public

SOLAS : Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer /Convention of Safety of Life at Sea

TGI: Tribunal de Grande Instance

TMC: Tribunal Maritime Commercial

V : Voir

ZEE : Zone Economique Exclusive

ZPE : Zone de Protection Ecologique

Introduction générale

Le droit maritime est, selon, l'expression du Doyen RODIERE, «l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation maritime»¹ De tout temps on a considéré que les conditions particulières de cette navigation et tout spécialement les risques qui y sont attachés, imposent des règles particulières. C'est la raison pour laquelle, dans les différentes disciplines juridiques, on étudie les rapports qui naissent de la navigation maritime. C'est ainsi que le droit international comprend une partie très importante relative aux relations maritimes en temps de guerre et en temps de paix ; le droit administratif s'occupe de la police de la navigation et des ports; quant au droit pénal il connaît des délits qui peuvent être commis à bord des navires.

Le droit pénal maritime est né avec l'apparition des premiers navires. Déjà au Moyen Age, aux crimes et délits maritimes correspondaient des peines particulières prononcées par des tribunaux d'exception. Les rôles d'Oléron pour la mer Océane et le Consulat de la mer pour la Méditerranée quoique moins rigoureux restent cependant très rudes. Les coutumes et les lois répressives des pays septentrionaux étaient plus répressives encore: les déserteurs étaient punis de fouet la première fois, puis de la potence en cas de récidive. Comme on le voit, les peines en accord avec les mœurs de l'époque étaient barbares et dépourvues de toute humanité. La législation pénale maritime était contenue dans des textes épars ; il manquait un code complet des infractions et des peines maritimes.

La France a été le pionnier de la réglementation en matière maritime grâce à Richelieu qui initia la volonté de codification. Cette volonté fut reprise par Colbert qui va réunir la pratique et la coutume à travers l'Ordonnance de la marine en août 1681. Cependant il fallu attendre la fin de la deuxième guerre mondiale pour voir apparaître une véritable codification du droit pénal et disciplinaire de la marine marchande grâce à une loi du 17 décembre 1926. Un décret du 7 novembre 1960 a toutefois, pour des raisons d'ordre constitutionnel, soustrait du texte de 1926 les infractions disciplinaires pour les insérer dans un texte réglementaire, la loi de 1926 conservant son intitulé de code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Compte tenu des bouleversements qu'a connu le monde des transports maritimes (développements technologiques, apparition de navires spécialisés dans le transport des hydrocarbures, des conteneurs, intensification et mondialisation du

¹ René RODIERE, Emmanuel du PONTAVICE, Droit Maritime, précis Dalloz, 11^{ème} édition, 1991, p. 1

commerce international), de nouvelles formes de délinquance sont apparues. Cette évolution de la criminalité a induit une adaptation et une modernisation du droit pénal maritime. Il n'est plus, exclusivement comme par passé, le droit pénal de la marine marchande. En effet, d'autres textes aussi bien nationaux qu'internationaux contiennent des dispositions pénales à caractère maritime. Il en est ainsi des dispositions du code pénal, du code de l'environnement, de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer, et à la Convention MARPOL. L'évolution du droit pénal maritime ne se situe plus au simple niveau national, mais acquiert une dimension européenne et internationale qui lui a permis de devenir un droit moderne et dynamique.

Cette nouvelle dimension aujourd'hui conférée au droit pénal maritime ne peut être ignorée. C'est pourquoi il importe de préciser son domaine d'application. On s'interrogera sur les faits et délits constitutifs d'une infraction pénale maritime (première partie), avant d'étudier la procédure pénale y afférente, c'est-à-dire, les modalités de la répression dans la mesure où les navires sont en déplacements constants, non seulement dans les eaux territoriales mais aussi en haute mer ainsi que dans les ports étrangers(deuxième partie).

Première Partie : Le Domaine du Droit Pénal
Maritime

Le droit maritime répressif se caractérise par l'existence d'infractions propres aux activités maritimes. Pendant longtemps ce droit, essentiellement contenu dans le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, semblait être réduit aux seules infractions liées à la marine marchande. De nos jours, le droit pénal maritime recouvre un domaine beaucoup plus large et s'étend désormais à diverses autres infractions, les unes relatives à l'environnement marin, les autres à la sécurité et à la sûreté de la navigation maritime.

Une étude du domaine du droit pénal passe donc nécessairement par un examen préalable du droit disciplinaire et pénal de la marine marchande (chapitre premier), qui nous permettra d'aborder le droit maritime répressif en matière d'environnement, de sécurité et de sûreté du trafic maritime (chapitre deuxième).

Chapitre 1 : Le droit disciplinaire et pénal de la marine marchande

Les marins, à la différence des salariés «terrestres», sont soumis à un droit disciplinaire et pénal particulier. Amorcée dès 1681, grâce à l'Ordonnance de la marine, la codification de ce droit avait abouti à la naissance d'un code disciplinaire et pénal de la marine marchande en 1852. Remanié à plusieurs reprises, il fut remplacé par la loi du 17 décembre 1926, portant nouveau code pénal et disciplinaire.

La réforme opérée par le décret du 7 novembre 1960, qui extrait du code la partie purement disciplinaire, entraîne logiquement la nécessité de séparer l'étude du droit pénal d'une part (section 2), du droit disciplinaire d'autre part (section 1).

SECTION I : Les infractions disciplinaires

Le navire, instrument de transport et cadre de vie devant affronter un milieu naturel parfois capricieux, forme un monde à part. C'est pourquoi la conscience professionnelle, le sens de l'obéissance, le respect de l'autorité exigés des marins sont une impérieuse nécessité afin de réaliser l'harmonie collective indispensable au voyage maritime. L'évidence d'une telle discipline à bord a conduit à la création d'un droit disciplinaire tout à fait spécifique.

A cet effet, l'Ordonnance de 1681 donnait au capitaine le pouvoir d'infliger des peines corporelles à l'encontre de tous ceux qui troublent l'ordre et le service à bord. La répression disciplinaire atteignait l'insoumis dans sa chair et dans son amour propre. Ce n'est qu'à la fin du XIX^{ème} siècle que le régime disciplinaire de la marine marchande va être quelque peu adouci : suppression de l'amarrage au mât et de la mise au pain et à l'eau (loi de 1898), réduction de 8 à 4 jours de prison et de 5 à 2 jours de cachot (loi de 1902). A l'orée du XX^{ème} siècle, on ne croyait plus à l'efficacité

des châtiments corporels. Il fallait réinventer un arsenal disciplinaire sans pour autant amollir le régime disciplinaire considéré comme garant du bon ordre sur le navire.

Le législateur du XX^{ème} siècle, en tenant compte des diverses critiques faites à l'encontre de la législation antérieure, a assoupli et humanisé les règles disciplinaires en vigueur à bord de navires à travers la loi du 17 décembre 1926. Il y organise la discipline du navire en innovant considérablement. En effet, le législateur procède à la classification des fautes et des sanctions, atténue les peines, instaure un contrôle sur la procédure, réduit les pouvoirs du capitaine au minimum et crée des voies de recours à la personne punie disciplinairement. Après l'examen des fautes contre la discipline et leurs sanctions (§1), on étudiera ensuite la réaction disciplinaire (§2).

Paragraphe I : Les fautes disciplinaires et leurs sanction

La loi, dans son titre II, divise en deux catégories, les fautes contre la discipline, les fautes légères laissées à la répression du capitaine et les fautes graves. L'importance de la classification en deux groupes exige qu'on ne fasse pas l'économie de la présentation. Entre les fautes énumérées dans le décret de 1852 et celles retenues dans le C.D.P.M.M. de 1926, il n'y a guère de différence.

Selon l'article 10 sont réputées fautes légères contre la discipline :

- la désobéissance simple à tout ordre concernant le service à une sommation formelle, devant témoins, faite par un supérieur ;
- l'ivresse à bord et sans désordre en dehors du service ;
- l'absence irrégulière du bord n'excédant pas quatre heures dont se rend coupable un marin qui n'est pas de service ou un marin affecté à un poste autre qu'un poste de garde ou de sécurité ;
- les querelles et disputes sans voies de fait ;
- et toute faute non spécifiée à l'article 14 qui caractérise les fautes graves.

La faute légère est donc un fait préjudiciable à la tranquillité à bord sans pour autant troubler la sécurité du navire.

Quant aux douze fautes énumérées à l'article 14 ; il s'agit de :

- toute nouvelle faute légère contre la discipline commise au cours du même embarquement par toute personne embarquée, depuis moins de deux mois s'il s'agit d'un officier, depuis moins d'un mois s'il s'agit d'un homme d'équipage ;

- le refus d'obéir ou la résistance à tout ordre concernant le service, après sommation formelle faite par un supérieur, hors les cas prévus à l'article 59 :

- l'ivresse à bord avec désordre ;
- le manque de respect envers un supérieur ou les insultes directement adressées à un inférieur ;
- la négligence dans un service de quart ou de garde, notamment le fait de s'être endormi en étant à la barre, en vigie ou au bossoir, de service dans les machines ;
- le fait d'avoir allumé de feu sans permission ou fumé dans un endroit interdit ;
- l'emploi non autorisé, sans perte, dégradation ou abandon, d'une embarcation de navire ;
- l'absence irrégulière du bord, dont se rend coupable, hors d'un port métropolitain, un marin qui n'est pas de service, lorsque son absence n'a eu pour conséquence de l'empêcher de reprendre son service à bord ;
- les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas, aux yeux du capitaine ou de l'administrateur de l'inscription maritime, le dépôt d'une plainte ;
- la dégradation volontaire de matériel, hors les cas prévus à l'article 52 ;
- l'abandon, non justifiée, de sa chambre ou du poste de discipline, par un officier, un maître, un homme d'équipage puni d'arrêts, ou le refus, par un passager, autre qu'un passager de chambre, puni d'arrêts, de se soumettre à la privation de monter sur le pont plus de deux fois par jour.

Il s'agit d'actes qui jettent le trouble à bord, ou, qui causent un dommage matériel, ou, qui sont une faute légère répétée.

L'article 62 du C.D.P.M.M. dispose que la troisième faute grave, c'est-à-dire la deuxième récidive de faute disciplinaire grave commise au cours du même embarquement est considérée comme un délit passible d'un emprisonnement de 6 jours à 6 mois, sauf avis souverain de l'administrateur de l'inscription maritime. Il convient donc de souligner que l'opportunité des poursuites est laissée audit administrateur qui peut, si l'on ne craint pas un néologisme, « discipliniser » un délit. Cette compétence de requalifier les faits lui est également reconnue par les articles 30 et 33, si les faits incriminés (délits ou crimes commis à bord) ne constituent aux yeux de l'administrateur qu'une faute de discipline n'appelant qu'une sanction disciplinaire.

En ce qui concerne les punitions, la faute légère est sanctionnée personnellement par le capitaine qui peut infliger les peines suivantes : la réprimande, le blâme et les arrêts pour deux jours au plus avec continuation du service pour les officiers, maîtres et hommes d'équipage² Le mode d'exécution des arrêts est déterminé à l'article 13 qui autorise, en particulier, les punis à se rendre sur le pont deux fois par jour, une heure chaque fois.

Les punitions afférentes aux fautes graves sont les arrêts, l'amende et l'emprisonnement disciplinaire³. Le quantum de chacune d'elles varie suivant de la qualité du coupable, officier, maître, homme d'équipage. Pour les passagers, les arrêts sont les seuls prévus et peuvent aller jusqu'à dix jours.

Le décret de 1960 a, toutefois, apporté quelques modifications au texte de 1926. Il apporte de nouvelles incriminations qui viennent s'ajouter à la liste déjà longue. Ainsi, au nombre des fautes graves, l'on peut inventorier deux fautes de plus. Comme on peut le constater, les sanctions varient, non seulement, en fonction de la qualité du coupable mais encore et surtout selon la nature de la faute. Celle-ci est aussi déterminante dans la procédure à suivre et c'est ce que nous révélera l'étude de la réaction disciplinaire.

Paragraphe II : La réaction disciplinaire

On abordera ici, la réaction en cas de faute légère (A), et la réaction en cas de faute grave (B).

A- La réaction disciplinaire en cas de faute légère

Le capitaine est seul à connaître de telle faute. Il est tenu de faire comparaître l'intéressé, en particulier, dans un délai de vingt-quatre heures. Il doit entendre les explications et les moyens de défense du coupable qui peut exprimer ses regrets d'avoir commis la faute reprochée. Il doit en outre auditionner les témoins à charge ou à décharge. Ce n'est qu'après toutes ces formalités, qui se déroulent sans l'assistance d'un conseil, que le capitaine prononce souverainement la peine. Des

² Art. 12 CDPMM

³ Art. 15 CDPMM

considérations d'ordre et de rapidité justifient la procédure qui est tout autre en cas de faute grave.

Le capitaine, chargé uniquement de la répression des fautes légères contre la discipline, doit consigner sur le livre de discipline, dont la tenue est imposée à l'article 9, les fautes disciplinaires relevées à bord et les punitions infligées par lui. Ainsi, pourra être exercé le contrôle prévu par l'article 22 sur la régularité et l'opportunité des sanctions qu'il inflige.

B- La réaction disciplinaire en cas de faute grave

Le point central de la réaction disciplinaire en cas de faute grave est l'audience qui est précédée de formalités préparatoires et de suivie d'actes divers notamment le recours

1. Les préalables de l'audience

Tout incident grave donne lieu à l'établissement d'un compte rendu de la part du capitaine qui doit procéder immédiatement à une enquête, quand il a connaissance d'une faute grave contre la discipline⁴. Il interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge. Les résultats de l'enquête sont consignés dans un procès verbal retranscrit au livre de discipline, après lecture à l'intéressé. Le capitaine n'est plus chargé que de l'enquête préalable.

Ensuite, le capitaine adresse sa plainte, le procès verbal et les pièces de l'enquête à l'administrateur de l'inscription maritime du premier port où le navire fait escale, ou, si c'est un port étranger, au commandant du bâtiment de l'Etat, ou, à défaut à l'autorité consulaire⁵.

Cependant, en mer et dans les ports où il n'y a aucune autorité française, il est nécessaire de ne pas désarmer complètement le capitaine du navire dont l'autorité pourrait être affaiblie par le fait qu'aucune sanction ne suive immédiatement la faute grave constatée. Pour y remédier la loi a donné au commandant de bord le droit

⁴ Art. 18 CDPMM

⁵ Art. 20 CDPMM

d'ordonner une mise aux arrêts d'une durée d'un à quatre jours au plus⁶, punition qui viendra en déduction de celle qui sera ultérieurement infligée à l'intéressé par l'administration de l'inscription maritime. Il s'agit en effet de réagir assez vite en vue de dissuader d'éventuels candidats à l'indiscipline sans toutefois affaiblir l'autorité du capitaine.

2- L'audience

Quand l'autorité qualifiée pour connaître la répression des fautes graves est saisie par le capitaine, elle convoque immédiatement l'intéressé, le capitaine et les témoins à charge et à décharge. Elle interroge le prévenu, en présence d'un conseil choisi par elle, et, entend le capitaine et les témoins (art.21). L'autorité disciplinaire saisie prononce l'une des sanctions prévues à l'art.15, sanction qui sera mentionnée au livre de discipline du navire et, le cas échéant, au livre des punitions du quartier avec, détail important, les motifs la justifiant. Si l'audience disciplinaire ressemble par son débat contradictoire à un procès pénal à juge unique, la procédure d'audience s'écarte du modèle pénal, l'audience n'est pas publique. On constate que toute la procédure est guidée par un souci constant de rapidité et d'urgence.

3- Les lendemains de l'audience

Il s'agit des recours ouverts au coupable condamné. A l'encontre de la législation antérieure, une voie de recours est offerte au coupable condamné contre la décision prononcée par l'administrateur. Le marin qui entend contester la sanction disciplinaire dont il est l'objet doit «*dans un délai franc de deux jours francs* » adresser le recours au directeur de l'inscription maritime dont relève l'administrateur qui a statué en première instance. Hors de France, le recours est porté directement devant le ministre chargé de la marine marchande. Les décisions du directeur de l'inscription maritime ou du ministre peuvent elles-mêmes être attaquées par un recours pour excès de pouvoir. Ainsi, la personne punie est tenue, d'abord, de saisir l'autorité administrative supérieure par un recours hiérarchique avant de saisir le juge administratif par un recours contentieux.

⁶ Art. 19 CDPMM

Le recours hiérarchique n'est pas suspensif (art.22) de sorte que la décision de l'autorité disciplinaire est immédiatement exécutoire. L'efficacité de la peine est ainsi assurée. Par ailleurs, le recours hiérarchique constituant un filtrage obligatoire, il en résulte que, si l'intéressé n'a pas exercé ce recours, il ne pourra plus, les deux jours écoulés, saisir le juge administratif⁷. Quant à l'exercice du recours préalable, on remarque que le directeur de l'administration maritime (ou le ministre de la marine marchande) doit, dès la réception du recours, « *provoquer sans délai les explications de l'administrateur, celles du prévenu et de tous le témoignages supplémentaires qu'il juge utiles* ». Puis, il statue par décision motivée qui est communiquée à l'intéressé. Celui-ci, peut exercer un recours contentieux.

Le recours contentieux frappe la décision du directeur de l'administration maritime ou celle du ministre qui s'est substituée à la décision de l'administrateur ou à celle du commandant d'un bâtiment de l'Etat ou l'autorité consulaire. Ce recours est directement porté devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoir. Bien entendu, si la décision du directeur n'a pas été déférée au Conseil d'Etat elle devient définitive.

Le régime disciplinaire aménagé par la loi de 1926, est incontestablement plus doux que celui de 1852 et n'impose plus de peines à caractère systématiquement vexatoire. Par ailleurs, est prise en considération la dignité des marins ; les insultes à un subordonné sont désormais réprimées à l'égal du manque de respect envers un supérieur hiérarchique (art.14, al 4). Enfin, contre toute sanction, sauf en cas de faute légère, un recours est possible.

La seule différence entre le texte de 1926 et le décret de 1960 concerne le recours contentieux qui n'est plus porté devant le conseil d'Etat mais devant le tribunal administratif.

Considéré pendant très longtemps comme une annexe du droit pénal, le régime disciplinaire de la marine marchande dispose désormais d'une autonomie certaine. Quant aux autres incriminations contenues dans le code disciplinaire suites à la réforme de 1960, elles ne concernent que les infractions à caractère pénal.

⁷ Aucune régularisation n'est possible, le moyen tiré de l'absence de recours hiérarchique est d'ordre public et le juge administratif, s'il est saisi malgré tout, doit déclarer la requête irrecevable.

SECTION II : Les infractions pénales.

Le droit pénal maritime est avant tout celui d'une activité, celle de la navigation maritime. Il se définit par un certain nombre d'infractions énumérées par la loi du 17 décembre 1926, infractions qui, dans leur ensemble, ne peuvent être commises ailleurs que dans l'exercice de l'activité maritime. Mais ceci n'est pas vrai dans sa totalité et il importe donc de distinguer, dans un ordre différent de celui de la loi, les infractions liées à la navigation maritime d'une part (§1) et d'autre part, celles se rattachant à l'abordage (§2).

Paragraphe I : Les infractions liées à la navigation maritime

Ce sont certaines infractions concernant, l'absence irrégulière et l'abandon de poste (A), la police intérieure du navire (B), la police de la navigation (C).

A- L'absence irrégulière et l'abandon de poste

Se conformant à une tradition ancienne, le décret du 24 mars 1852 considérait comme déserteur le marin qui avait rompu l'engagement qui le liait à l'armateur et au bâtiment, en s'abstenant sans autorisation au-delà d'un certain temps fixé ou en laissant partir le navire sans se rendre à bord. Les rédacteurs de la loi du 17 décembre 1926 ont uniquement envisagé les cas où la rupture du contrat d'engagement, peut compromettre la sécurité du navire et le succès de l'expédition. C'est pour ce motif qu'ils ont substitué à la notion de désertion la conception de l'absence irrégulière liée à celle de l'abandon de poste.

L'absence irrégulière du bord fait encourir un emprisonnement allant jusqu'à six mois à tout officier, maître ou homme d'équipage qui, dans un port métropolitain se rend coupable, lorsqu'il est affecté à un poste de garde ou de sécurité. Afin d'éviter l'arbitraire relativement à l'expression « poste de garde et de sécurité », l'administrateur des affaires maritimes doit indiquer les motifs pour lesquels le poste auquel était affecté le marin constituait un poste de garde ou de sécurité ; de surcroît le tribunal a sur ce point la souveraineté d'appréciation. Par ailleurs, si l'engagement

est venu à l'expiration, le marin doit être relevé de son poste de garde qu'il occupait de manière à pouvoir quitter librement le bord ; sinon, le capitaine eut être puni pour abus d'autorité et encourt une sanction pénale⁸.

Est puni de la même peine tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord : soit dans un port métropolitain, après la reprise du service par quarts en vue de l'appareillage ; soit dans un autre port lorsqu'il est de service ou, s'il n'était pas de service, lorsque son absence l'a empêché de reprendre son service en temps utile. En dehors des cas qui viennent d'être indiqués, l'absence irrégulière d'un marin, qu'elle qu'en soit la durée, n'est qu'une faute contre la discipline, légère ou grave selon les distinctions établies par les articles 7 et 11 du décret du 07 novembre 1960.

A cette première catégorie d'infractions, viennent s'ajouter celles relatives à la police intérieure du navire.

B- Infractions touchant la police intérieure du navire

Il s'agit surtout des infractions qui sanctionnent la conduite à tenir à bord non seulement par le capitaine et les membres d'équipage mais aussi par toute personne embarquée. L'on peut citer entre autres :

-L'abus ou tolérance d'abus d'autorité par tout capitaine, officier, maître vis-à-vis d'une personne embarquée⁹

-L'outrage caractérisé par parole, geste, ou menace envers les hommes d'équipage par tout capitaine, officier ou maître¹⁰

-L'outrage par parole, geste ou menace envers un supérieur¹¹

-Le refus d'obéissance ou la résistance par un homme d'équipage soit en mer soit dans un port autre que métropolitain, après sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, à un ordre concernant le service¹².

-Les actes collectifs de violence à bord ou rébellion contre l'autorité du capitaine sont aussi punis en cas de refus de sommation formelle de rentrer dans

⁸ Art. 39 CDPMM

⁹ Art. 42 – 1 CDPMM

¹⁰ Art. 42 – 2 CDPMM

¹¹ Art. 57 CDPMM

¹² Art. 59 CDPMM

l'ordre. Lorsqu'il s'agit des officiers et maître, la peine est de vingt ans de réclusion criminelle. Quand il s'agit des personnes embarquées, elle est de dix ans, ou de vingt ans si n'étant pas salariées à bord, elles ont été instigatrices de la rébellion. Par ailleurs, la résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles est considérée dans ce cas comme un acte de légitime défense¹³.

-Toute personne impliquée dans un attentat ou un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine est punie : pour les officiers et maîtres de vingt ans de réclusion criminelle, pour les autres personnes de dix ans d'emprisonnement. Le code précise qu'il y a complot dès que la résolution d'agir est concertée entre deux ou plusieurs personnes embarquées à bord du navire¹⁴.

-Usurpation de l'exercice du commandement favorisé par le consentement du capitaine¹⁵.

Le code prévoit et réprime aussi d'autres infractions comme :

-Le fait pour une personne embarquée d'avoir commis, dans une intention coupable et à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à entraîner pour l'armateur une condamnation pénale¹⁶.

-Le fait pour une personne embarquée d'avoir supprimé intentionnellement, conservé indûment une lettre qui lui est confiée pour être remise à une personne embarquée sur le même navire, ou d'avoir ouvert une lettre remise à ses soins¹⁷.

-L'altération volontaire de vivres, boissons et autres objets de consommation¹⁸.

-Le fait pour une personne d'avoir volontairement détourné, détérioré ou vendu un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire, d'avoir vendu des vivres embarquées pour le service du bord¹⁹.

-L'introduction illégale d'alcool à bord²⁰.

En ce qui concerne les sanctions, le code prévoit des peines d'emprisonnement et d'amendes qui varient selon la personne du coupable. Ainsi ces peines sont souvent portées au double lorsqu'il s'agit de la personne du capitaine et parfois aussi des officiers et maîtres.

¹³ Art. 60 CDPMM

¹⁴ Art. 61 CDPMM

¹⁵ Art. 45 CDPMM

¹⁶ Art. 46 CDPMM

¹⁷ Art. 49 CDPMM

¹⁸ Art. 51 CDPMM

¹⁹ Art. 52 CDPMM

²⁰ Art. 55 CDPMM

Enfin, une dernière catégorie d'infractions concerne la police de la navigation.

C- Les infractions concernant la police de la navigation

Les infractions ayant trait à la police de la navigation regroupent tous les manquements aux règles de la circulation édictées par les autorités maritimes. Ainsi, commet une infraction, toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire français ou étranger, qui, jusqu'à la limite des eaux territoriales françaises, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres des autorités maritimes et relatifs soit à la police des eaux et rades, soit de la police de la navigation maritime (art. 63 al.1).

La rigueur de ce texte appelle peu de commentaire. Toutefois, il convient de souligner que l'infraction définie à l'alinéa 1^{er} de l'article 63 concerne tout manquement susceptible de mettre en péril la circulation maritime à l'intérieure des eaux sous juridiction étatique. Ces infractions sont constituées indépendamment de la nationalité du capitaine du navire. L'essentiel est qu'il y ait un manquement aux ordres émanant des autorités françaises dans les eaux intérieures ou territoriales françaises. Au-delà de ce texte, c'est toute l'expression de la souveraineté de l'Etat français sur ses eaux territoriales et intérieures qui apparaît..

Par contre l'alinéa 2 du même texte étend les sanctions à toute personne embarquée sur un navire français qui, hors des eaux territoriales françaises, ne se conforme pas aux ordres donnés par un consul de France, une autorité maritime qualifiée ou le commandant d'un bâtiment de guerre français.

Comme on peut le constater, la loi du pavillon reprend toute son ampleur en ce qui concerne les infractions commises au delà des espaces sous juridiction française. Cela se conçoit aisément dans la mesure où, dans les eaux internationales, seules les autorités de l'Etat du pavillon ont compétence pour sanctionner les comportements fautifs.

A ces infractions, il faudra ajouter celles concernant les règles de circulation maritime édictées en application de la convention de Londres du 20 octobre 1972 en vue de prévenir les abordages en mer et relatives aux dispositions de séparation de trafic ou règles édictées par les préfets maritimes sur les distances minimales de passage le long des côtes françaises. En effet aux termes de l'article 63 alinéa 3 « Le capitaine de tout navire français ou étranger, qui aura enfreint ces règles sera

puni d'une peine de deux ans d'emprisonnement et de 7400 euros d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement. Toutefois, lorsque l'infraction est commise par le capitaine d'un bâtiment français ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbure ou d'autres substances dangereuses définies par décret²¹ l'amende est de 150.000 euros »

Pour l'application de ces dispositions, le décret précité considère comme bâtiment transportant des substances dangereuses :

-Les navires transportant en vrac des substances dangereuses énumérées à l'annexe 2 de la convention MARPOL

-Les navires transportant du plutonium 239, de l'uranium 233, de l'uranium 238, du thorium ainsi que toutes matières, à l'exception des minerais, contenant une ou plusieurs de ces matières.

-Les navires incinérateurs transportant en vrac des gaz

Il importe de préciser que la loi ajoute d'autres incriminations. Ainsi la production intentionnelle de fausses pièces en vue de contracter un engagement maritime est-elle également réprimée²². De la même manière, « toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation est punie d'une amende de 3750 euros²³. Qu'elles se rapportent soit à la police intérieure du navire où à la police de la navigation, les infractions qui concernent la navigation maritime sont toutes soumises à la loi française et aux juridictions françaises en quelque lieu qu'elles se produisent. Il n'en va pas toujours ainsi dans le cas de l'abordage qui peut mettre en présence de deux ordres juridiques différents.

Paragraphe 2 : L'abordage

Si les abordages sont devenus bien moins nombreux qu'autrefois, les risques créés augmentent dans des proportions considérables. Cette apparente anomalie s'explique par la masse et la vitesse des navires ainsi que par la grande valeur des bâtiments modernes et de leurs cargaisons. C'est en cela que se justifie l'actualité

²¹ Décret n° 79 – 703 du 7 août 1979 publié au JO du 22 août 1979.

²² Art. 73 CDPMM

²³ Art 74 alinéas 1. CDPMM.

des dispositions répressives en matière d'abordage. La répression qui était autrefois purement disciplinaire, a été édictée par la loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collisions en mer²⁴, abrogée par le code disciplinaire et pénal de la marine marchande de 1926. Si certaines des dispositions concernant l'abordage visent en général les personnes ayant la responsabilité de la conduite du navire (A), d'autres par contre sont spécifiques au capitaine (B).

A- Dispositions relatives au capitaine, chef de quart et pilote

La faute d'abordage peut consister soit dans une violation des règles sur la route de mer, soit dans une imprudence ou une négligence quelconque. Elle consistera souvent dans l'inobservation d'une des nombreuses prescriptions détaillées par le « règlement pour prévenir les abordages »²⁵. C'est ainsi que l'article 80 du CDPMM punit de trois mois d'emprisonnement et de 3750 euros d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou chef de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes soit sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, soit sur la route à suivre et les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment. En effet un voilier se trouvant sur tribord d'un cargo, celui-ci aurait dû s'écarter de la route du voilier en application de règlement international pour prévenir les abordages en mer du 20 octobre 1972.²⁶

Ce règlement prescrit la conduite à tenir dans un certain nombre de circonstances : croisements, dépassements, marche de nuit, marche par temps de brouillard,...etc. et la jurisprudence ne dispense pas le navire de ces obligations en matière prévention des abordages. Il institue également des dispositifs de séparation de trafic maritime prévu pour les passages étroits à la navigation intense, comme au large d'Ouessant au dans le Pas-de-Calais²⁷. Les mêmes peines d'appliquent au

²⁴ DP 1891, 4. 38

²⁵ Décrets n°77- 733 du 06 juillet 1977, J.O. 06 juillet 1977 et n° 77-778 du 07 juillet 1977, modifié par le décret n°81-229 du 9 mars 1981, J.O. 11 mars 1981

²⁶ CA d'Aix-en-Provence, 8 février 1994, cargo « Monte Cintos » et voilier « Thera », DMF 1995, 36

²⁷ Arrêtés du 24 novembre 1981, J.O. 5 décembre 1981, 2 juin 1982 J.O. du 11 juin 1982, 16 août 1983, J.O. 23 août 1983 et 8 mars 1985, J.O. 21 mars 1985. Voir également décret n° 90-60 du 10 janvier 1990 portant publication des amendements à la convention de 1972 adopté le 19 novembre 1987, J.O. 16 janvier 1987.

pilote qui enfreint les règles sur la route à suivre²⁸. Au cas où l'infraction précédente ou une négligence quelconque imputable au capitaine, au chef de quart ou pilote occasionné, pour le navire ou un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave au navire ou à la cargaison, le coupable est puni de trois mois d'emprisonnement et 3750 euros d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement.²⁹ L'expression « négligence » est essentiellement un défaut d'action là où il aurait convenu d'agir ; il est d'ailleurs conseillé aux officiers enquêteurs de ne donner suite à l'instruction qu'en de réelle négligence et non d'une simple erreur d'interprétation³⁰. Le législateur a prévu les circonstances aggravantes si l'infraction a entraîné la perte ou l'innavigabilité absolue ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné des blessures graves, soit la mort de personnes. Dans ce cas, la peine est portée à deux ans de prison et 3750 euros d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement.

A côté de ces diverses dispositions, le législateur en a prévu d'autres qui sont spécifiques au capitaine.

B- Dispositions exclusives au capitaine

Elles ont leur siège dans les articles 83, 84 et 85 CDPMM et font peser sur le capitaine une obligation d'assistance qui s'apprécie différemment selon qu'il y ait abordage ou non.

Après abordage tout capitaine qui, autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et les passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver l'autre navire, son équipage et ses passagers est puni de deux ans de prison³¹. La même peine s'applique au capitaine qui, hors cas de force majeure s'éloigne du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre navire. De plus, si le navire a sombré et si des personnes ont péri de ce fait, la peine peut être doublée³². Plus loin, le dernier alinéa de l'article 83 réprime tout capitaine qui après abordage ne décline pas l'identité de son navire. Il est intéressant de souligner que l'obligation de mutuelle assistance

²⁸ Art. 80-2 CDPMM

²⁹ Art. 81-1

³⁰ Circulaire marine marchande n°23 du 13 septembre 1961, bulletin officiel de la marine officielle 1961.693

³¹ Art. 83-1 CDPMM

³² Art. 83-2 CDPMM

imposée aux capitaines des navires abordés n'est pas gratuite, dans la mesure où il est dû une juste indemnité au navire qui, après abordage, prend le bâtiment avarié en remorque et le conduit au port. Enfin, quant à l'article 84 il vise trois délits du capitaine : l'abandon du navire pendant le voyage sans avis des officiers, l'abandon de navire et négligence dans l'organisation de sauvetage de l'équipage des passagers, des papiers de bord, des marchandises ; dans ce dernier cas la peine prévue est de deux ans de prison. Est aussi puni la même peine, le capitaine qui, forcé d'abandonner son navire ne reste pas abord le dernier.

L'obligation d'assistance imposée au capitaine subsiste toujours quand bien même son navire n'est pas impliquée dans un abordage. C'est pourquoi tout capitaine qui ne prête pas assistance à toute personne, même ennemi, trouvé en mer et en danger de se perdre est sanctionné.

Toutes ces dispositions traduisent bien une sévérité à l'égard du capitaine. Cependant elles semblent trouver leur justification dans le fait que le capitaine est le maître de l'équipage. Il apparaît ici comme le garant de la vie des personnes qui sont sous sa responsabilité. Le législateur lui a conféré des pouvoirs importants dans la direction du navire et en contre partie il fait peser sur lui d'énormes obligations qui peuvent parfois le conduire à sacrifier sa vie pour son équipage.

Chapitre 2 : Les infractions relatives à la pollution de l'environnement marin, à la sécurité et à la sûreté du trafic maritime

Les transports par voie maritime ont considérablement augmenté depuis la fin de la seconde guerre mondiale, avec un nombre et une taille des navires qui ont suivi cette hausse. Parallèlement, le transport d'hydrocarbures par la mer a lui aussi augmenté. Il découle de cette hausse des transports maritimes d'hydrocarbures un effet très néfaste, à savoir une pollution accrue de la mer, dû à des déversements de quantités importantes d'hydrocarbures et de déchets de toutes sortes. D'où il suit que la communauté internationale et plus particulièrement certains Etats côtiers comme le France ont pris conscience de l'urgence et de la nécessité de la lutte contre la pollution du milieu marin. Depuis une quarantaine d'années des mesures ont été prise, tant au niveau international qu'aux divers niveaux nationaux, afin de réduire ces pollutions.

Au lendemain des attentats du 11 septembre, du 6 octobre 2002 conte le pétrolier français LIMBURG au large des côtes du Yémen, la communauté internationale a pris conscience de la réalité de la menace terroriste, et de la nécessité de protéger entre autre, le secteur des transports maritimes particulièrement vulnérable. Des amendements furent donc apportés à la convention SOLAS³³et, plus particulièrement à son chapitre XI relatif aux mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime. Un autre chapitre est crée. Il qui vise un renforcement de la sûreté maritime.

Dans ce chapitre, il sera tout d'abord question d'examiner les infractions en matière de pollution par les hydrocarbures ainsi que les sanctions prévues par les textes en vigueur (section I). Ensuite nous étudierons le phénomène du terrorisme maritime afin de le distinguer des actes de piraterie tout en analysant les dispositions prévues par la nouvelle réglementation dans la lutte contre ce fléau (section II).

¹ Nous nous limiterons aux conventions générales, mais il ne faut pas oublier que les Conventions régionales dans ce domaine sont très nombreuses

Section I : Les infractions de rejets illicites d'hydrocarbures par le navires

La lutte contre la pollution de la mer est menée tant au niveau international que national. Les conventions internationales relatives à la pollution par les hydrocarbures due aux pétroliers visent avant tout à établir des standards de sécurité permettant d'éviter le plus possible une telle pollution ; lorsqu'elle se produit malgré tout, elles s'attachent en premier lieu à l'étendue de la responsabilité civile de ses auteurs et aux possibilités d'intervention des Etats, afin de réparer au mieux les dommages. Lorsqu'il s'agit de la responsabilité pénale, elles se contentent d'établir les contours, laissant aux Etats la compétence de fixer les sanctions adéquates dans le cadre ainsi tracé.

En conséquence, avant de nous intéresser plus particulièrement à l'étude des différentes sortes de rejets illicites et à leur répression pénale, un survol des conventions internationales les plus importantes ainsi que des dispositions répressives nationales, semble incontournable¹.

Paragraphe I : Les textes répressifs

Nous examinerons en premier lieu les conventions internationales avant d'étudier les dispositions de la loi françaises relatives aux délits de pollution par les hydrocarbures.

A- Les conventions internationales.

Parmi les nombreuses conventions qui traitent de la lutte contre la pollution des mer par les hydrocarbures, nous ne retiendrons que celles qui établissent les bases de la répression pénale ; la Convention MARPOL 73/78 et la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer de 1952.

La pollution par les hydrocarbures est traitée essentiellement dans l'Annexe I de la Convention MARPOL, entrée en vigueur en même temps que cette dernière. Elle ne permet des déversements que dans les cas d'opérations liées au fonctionnement normal du navire, et à condition que le navire se trouve à 50 miles

marins de la côte. Les rejets dans la mer Rouge, la mer Noire, la Méditerranée, la mer Baltique, dans le golf Persique, le golf d'Aden, l'Antarctique et dans la mer du Nord, font quant à eux l'objet d'une interdiction absolue, afin de tenir compte de la vulnérabilité particulière de ces mers³⁴, sauf pour les exceptions prévues par la Règle 11. On remarque donc que toutes les eaux ainsi définies ne sont pas protégées de manière identique : l'Annexe établit des distinctions en fonction du lieu de rejet ou de ses conséquences dommageables. En outre, les modalités varient selon que le rejet est délibéré ou non.

La Convention MARPOL incrimine deux sortes de rejets : les rejets opérationnels et les rejets accidentels. D'autre part, elle tente de faciliter la preuve de l'infraction en exigeant du capitaine un double aveu écrit de l'infraction :

- chaque fois qu'un événement entraîne un rejet illicite d'hydrocarbures, le capitaine doit sans retard établir un rapport sur l'identité, la position géographique et l'état du navire, sur la date et l'heure de l'événement, sur la nature et la quantité d'hydrocarbures rejetés à la mer, et l'adresser au fonctionnaire ou à l'organisme compétent d'un Etat contractant³⁵
- tenue d'un registre d'hydrocarbures dans lequel doivent être consignés les rejets d'hydrocarbures³⁶.

Elle organise entre les Etats contractants une coopération dans la recherche de l'infraction et la communication des preuves³⁷.

Quant à la convention de Montego Bay sur le droit de la mer, bien qu'elle ne traite pas directement de la pollution par les hydrocarbures, il est important de la mentionner. En effet, elle pose des règles essentielles en matière de compétence des Etats, lorsqu'il s'agit de l'exécution des règles et des standards internationaux, que ce soit à l'intérieur de leur mer territoriale, de leur zone économique exclusive, ou en haut mer. On y trouve des règles relatives à la pollution du milieu marin tout au long de la Convention et sa partie XII est entièrement consacrée à la protection de l'environnement. S'agissant des peines que les Etats peuvent prévoir, l'article 230 Montego Bay énonce que, sauf en mer territoriale en cas d' « acte délibéré et grave de pollution », la répression de l'Etat côtier ou du port en haute mer à l'égard de

³⁴ Règles 9 et 10 de l'annexe I de la Convention de MARPOL

³⁵ Art. 8 MARPOL 73/78 et Protocole I de MARPOL 73/78

³⁶ Règle 20 Annexe 1

³⁷ Art.4 §2 et 6 MARPOL 73/78

navires étrangers doit se limiter à une peine d'amende, seul l'Etat du pavillon étant autorisé à prévoir des peines d'emprisonnement.

En réalité cependant, ces conventions ne sont, du point de vue pénal, que des règles imparfaites, dans la mesure où elles se bornent à définir des incriminations et à donner aux Etats des directives au sujet de la mise en œuvre de la répression. Mais pour l'essentiel, cette mise en œuvre, et particulièrement les sanctions pénales susceptibles d'être prononcées, sont l'œuvre des lois nationales de chaque Etat membre.

B- L'arsenal juridique français

L'encadrement juridique français permettant de réprimer les rejets illicites d'hydrocarbures en mer par les navires date de juillet 1983. Peu utilisé et inchangé durant une première période de près de dix ans, il a subi de nombreuses modifications. D'abord en 1990, le texte est étendu aux violations des annexes de MARPOL autre que l'annexe I à laquelle il était jusqu'alors limité. Ensuite en 1996, à l'occasion de la réforme du code pénal ; puis l'année 2000 voit sa codification dans le code de l'environnement. Il subit sa principale réforme en 2001. En 2003, ce fut l'instauration d'une zone de protection écologique et enfin, l'année 2004 voit une retouche par le biais de la loi portant adaptation de la justice aux nouvelles formes de criminalité³⁸. Son objet, est d'empêcher et de réprimer la pollution de la mer qui résulte aussi bien des rejets opérationnels qu'accidentels. Les modalités varient selon que l'on se trouve dans le premier ou le second type de rejet. Les peines prévues sont applicables au capitaine ou au responsable du bord mais également : soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou au dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale.

³⁸ Loi 2004 -204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux nouvelles formes de criminalité, JORF du 10 mars 2004, Section IV ; dispositions relatives aux infractions en matière de pollution des eaux maritimes par les rejets des navires.

Paragraphe 2 : Les éléments constitutifs de l'infraction de rejet illicite

Le point de départ de la répression pénale est l'existence d'une infraction prévue par un texte. C'est pourquoi il est important de déterminer les textes applicables, c'est - à - dire ceux qui définissent les éléments constitutifs de l'infraction de rejet illicite qu'il soit accidentel ou opérationnel.

A- La pollution accidentelle

Le rejet accidentel, survenant en raison d'une fuite, d'un abordage ou, comme les affaires du Torrey-Canyon, de l'Erika ou du Prestige l'ont tristement montré, d'une avarie ou 'un échouage entraînant des marées noires, est incriminé au même titre que les rejets délibérés. La loi française punit expressément le rejet accidentel d'hydrocarbures à travers l'article L. 218- 22 du code de l'environnement. Quant à la Convention MARPOL, elle ne vise pas explicitement les rejets accidentels. Mais la majorité de la jurisprudence et de la doctrine estiment que cette convention s'applique aussi bien aux rejets accidentels comme aux rejets opérationnels.

Selon la convention MARPOL l'infraction de rejet illicite a lieu lorsque certaines conditions sont réunies. Tout d'abord le rejet incriminé doit être un rejet d'hydrocarbures effectué en mer à partir d'un navire. On entend par hydrocarbures le pétrole sous toutes ses formes, y compris lorsqu'il est mélangé à d'autres substances. Ensuite, les hydrocarbures doivent avoir été rejetés par un navire. Cela signifie que la convention ne s'applique pas si le rejet a été fait à partir de la terre ou d'un avion. En revanche, peu importe qu'il batte pavillon d'un Etat contractant ou d'un Etat tiers. Enfin, Le rejet doit avoir été effectué en mer ou dans les eaux intérieures jusqu'à la limite de la navigation maritime, peu importe que le rejet soit effectué dans la haute mer ou dans la mer territoriale d'un Etat.

A toutes ces conditions, s'ajoutent celles spécifiques de la loi française. Elles ont leur siège dans l'article L.218 -22 du code de l'environnement. Aux termes de cet article : « l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et des règlements, ayant eu pour conséquence un accident en mer (...) est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires français ou étrangers, qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux

territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime ».

Le délit de pollution accidentel suppose donc trois éléments. Il faut que l'acte de pollution provienne d'un événement de mer : abordage, échouage, explosion, incendie, fuite..... De plus, l'accident doit être la conséquence d'une faute de la part du capitaine. Sont ainsi visés, les cas d'imprudence, de négligence, d'inobservation des lois ou des règlements, d'exécution d'une fausse manœuvre, d'erreur d'appréciation de la gravité d'une avarie, le défaut d'entretien du navire ou de son moteur. Ce dernier cas constitue un délit d'omission de prendre des mesures pour éviter l'accident. Enfin, il faut que le rejet ait pollué les eaux françaises : soit la mer territoriale, soit les eaux intérieures.

Comme on peut le constater, la pollution accidentelle est le plus souvent le résultat d'un acte d'imprudence ou de négligence. Mais il n'en va pas de même lorsqu'il s'agit d'une pollution opérationnelle.

B- La pollution opérationnelle

La pollution opérationnelle résulte de l'exploitation normale des navires, principalement du lavage des cuves et de la vidange des eaux de ballast. Elle se manifeste par le rejet d'hydrocarbures ou de substances liquides nocives ; d'eaux usées provenant des cuisines et des toilettes et des rejets des ordures des navires, c'est -à -dire de toutes sortes de rebus et déchets domestiques (tels que papiers, chiffons bouteilles, déchets alimentaires,).

Elle est réglementée aussi bien par les dispositions de la convention MARPOL que par la loi française à travers le code de l'environnement et la nouvelle loi portant adaptation de la justice aux nouvelles formes de criminalité. De façon générale, la convention de MARPOL n'interdit pas les rejets polluant par les navires mais, elle ne fait que les réglementer. Ainsi pour qu'un rejet soit licite, il faut trois conditions. D'abord le navire ne doit pas être dans une zone spéciale³⁹. Par ailleurs, il doit être en route et le dispositif de surveillance continue et de contrôle de rejet en marche.

³⁹ L'annexe I de la convention de MARPOL définit des zones dites à spéciales à l'intérieur desquelles tout rejet est absolument interdit et sanctionné. Il s'agit de : la Méditerranée, la Mer Noire, la Baltique, la Mer Rouge, la zone des Golfes, le Golfe d'Aden, l'Antarctique, les eaux d'Europe du Nord-Ouest.

Enfin, la teneur en huile de l'effluent, sans dilution, ne doit pas dépasser 15 ppm (part par million).

Cela dit, l'auteur d'un acte de pollution opérationnelle tombe sous le coup de la loi si le rejet intervient en dehors des conditions précitées. Mais en matière de pollution opérationnelle, la question cruciale qui se pose aux tribunaux dans la recherche et la répression de cette catégorie d'infraction est l'établissement de la preuve sans laquelle il n'y aura pas d'incrimination. Ces moyens de preuve sont capitaux pour mettre en évidence les infractions et permettre ainsi la condamnation des auteurs des rejets illicites d'hydrocarbures devant les tribunaux.

Ils doivent être précis et pertinents, sans pour autant être trop nombreux (trop de preuves tuent la preuve...).

Une recommandation de l'OMI du 17 novembre 1983⁴⁰ détaille la liste des preuves éventuelles d'infraction aux dispositions de l'annexe I de la convention MARPOL sur les rejets opérationnels d'hydrocarbures.

Cette liste rassemble les éléments précis que les inspecteurs doivent prendre quand un navire est surpris en train de commettre des rejets illicites. On y trouve:

- **les caractéristiques du ou des navires soupçonnés d'avoir commis l'infraction** ; le nom du navire, les raisons de soupçonner le navire, la date et l'heure de l'observation, sa position, son pavillon, le type du navire, son cap et sa vitesse, la position de la nappe par rapport à ce navire, la section du navire d'ou le rejet semblait provenir et enfin, (élément très important en pratique) il faut dire si le rejet a cessé lorsque le navire a été observé ou contacté par radio.
- **Les caractéristiques de la nappe d'hydrocarbures** ; sa position, sa distance de l'amer le plus proche, ses dimensions générales, sa description physique et son apparence (couleurs).
- **L'identification de l'observateur** ; son nom, l'organisme dont il relève...
- **La méthode d'observation et les documents** ; observation visuelle, télé observation, photographies, prises d'échantillons.
- **Enfin, d'autres renseignements sont à indiquer si une liaison radio a pu être établie** ; l'explication du capitaine, ses ports d'escale...

⁴⁰ Résolution A542 (13) du 17 novembre 1983.

De plus, dans le cas où une enquête à bord est menée, il faut **mentionner toutes les inspections relatives** aux différents certificats du navire (Registre des hydrocarbures, journal de bord ainsi que toutes les mentions qui y sont consignées), puis il faut inspecter le navire, et interroger ensuite les personnes intéressées (en particulier sur les mentions présentes dans le registre des hydrocarbures).

Toutes ces preuves éventuelles, si elles sont correctement établies, devraient permettre à la justice d'entreprendre des poursuites sur des bases solides. Néanmoins, "le problème principal réside dans la difficulté de réunir ces différents éléments et en particulier l'identité des responsables de l'infraction"⁴¹. C'est ainsi que l'on constate que les décisions judiciaires, déjà peu nombreuses en elles-mêmes, aboutissent souvent à peu de condamnations et à des amendes rarement recouvrées, et ce malgré une évolution jurisprudentielle plus favorable pour l'établissement de la preuve de l'infraction.

Section II : Les infractions relatives à la sécurité et la sûreté du trafic maritime.

L'insécurité a toujours été un problème majeur en matière de navigation maritime. Aujourd'hui, si la traite des esclaves sous la forme qu'on lui connaissait autrefois a disparu, la mer reste encore le théâtre d'activités répréhensibles comme par exemple les attaques de pirates et plus récemment, les attaques terroristes⁴². Conscients de ce que ces actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services maritimes et minent la confiance des peuples du monde, certains Etats membres de l'ONU dont la France se sont réunis à Rome pour signer une convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime le 10 mars 1988⁴³. Plus récemment, la commission européenne a lancé un communiqué sur la lutte contre le terrorisme et a rappelé que « le contexte géopolitique actuel exige que les mesures qui ont été convenues

⁴¹ Bulletin d'information du CEDRE n°10, 2^e semestre 1997, page 5.

⁴² Le Bihan Guénolé (Martine) : Sûreté Maritime et Terrorisme revue de Droit commercial, Maritime, Aérien et des Transports. 2003 Juillet Août Septembre 2003, p86.

⁴³ LA France y a adhéré le 2 décembre 1991. Elle est rentrée en vigueur le 1^{er} mars 1992

au niveau mondial soient appliquées sans retard et de manière effective, de façon à garantir une sécurité maximale pour les marins, les navires, les ports et l'ensemble de la chaîne de transport internationale »⁴⁴

Il apparaît donc que la sûreté et la sécurité sont des priorités de nombreux pays et surtout de l'Europe. Pour bien cerner les contours du problème l'étude de la nature des actes de piraterie et de terrorisme nous édifiera sur les nouvelles mesures et réglementations en vigueur en la matière.

Paragraphe I : La piraterie

Piraterie et terrorisme sont deux variétés d'actes illicites dont la distinction semble de nos jours difficile à effectuer. En ce qui concerne la piraterie, nous l'étudierons successivement, à travers les dispositions de droit pénal interne et celle de droit pénal international.

A- Dispositions de droit pénal interne

La piraterie peut être définie comme un acte de déprédation commis en mer contre un navire, son équipage ou sa cargaison par des individus vulgaires qui agissent pour leur propre compte. Les pirates sont à distinguer des corsaires⁴⁵. En droit pénal maritime interne, la question est réglée par la vieille loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation maritime. La piraterie proprement dite est le crime des individus qui, sans lettre de marque, sans commission d'aucun gouvernement, courent les mers pour piller les navires amis ou ennemis. Par ailleurs plusieurs infractions qu'il convient de distinguer sont assimilées au crime de piraterie et, comme ce dernier réprimées par la loi de 1825. Leurs auteurs sont considérés comme pirates et jugés comme tels ; encore faut-il ajouter que les pénalités varient selon que le coupable est soit commandant, chef ou officier, soit membre de l'équipage et également, s'il est auteur principal ou s'il est complice. L'on peut distinguer entre autres les cas suivants :

⁴⁴ Déclaration de Loyola de Palacio, vice-présidence de la commission et commissaire responsable des transports et de l'énergie. Site Internet <http://www.reseau> Voltaire.net. Article 9614.html

⁴⁵ Le corsaire obtenait du roi une lettre l'autorisant à chasser uniquement les navires ennemis

1° Navire armé sans titre : Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque, armé et naviguant sans être ou avoir été muni pour le voyage de passeport, rôle d'équipage, commission ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition, est considéré comme pirate⁴⁶

. Pour que cette infraction soit constituée, il faut non seulement que les papiers de bord soient absents ou irréguliers, mais encore que le navire soit armé, c'est-à-dire effectivement pourvu d'armes et de munitions⁴⁷. Les peines applicables sont, pour les commandants et officiers : la réclusion criminelle à perpétuité ; pour les hommes d'équipage ainsi que les complices du crime : la réclusion criminelle à temps de vingt ans (art.5 et 9).

2° Commissions multiples : Le commandant d'un navire ou bâtiment de mer, armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs Etats différents, même s'il s'agit de puissances amies, encourt la peine de la réclusion criminelle à perpétuité, ainsi que ses complices (art.1-2°, 5 et 9).

3° Violences par Français ou par étranger : Quiconque, faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, commet à main armée des actes de déprédation ou de violences, soit envers français ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires, commet le crime de piraterie (art.2-1°). De même, celui qui faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger, commet les mêmes actes envers les navires français, leurs équipages ou chargement, hors d'état de guerre, et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières(art.2-2°).

Les pénalités communes à ces deux infractions ont été modifiées : que les déprédations et violences aient été ou non précédées, accompagnées ou suivies de mort ou blessures, tous les coupables – officiers ou équipage – encourtent, depuis la loi n° 81-908 du 9 octobre 1981(D.1981.347) portant abolition de la peine de mort, la réclusion criminelle à perpétuité.

4° Hostilités sous pavillon irrégulier : Tout capitaine ou officier de navire ou bâtiment de guerre quelconque qui commet des actes d'hostilités sous un

⁴⁶ Loi du 10 avr.1825, art.1-1°,Bull. des lois, 8è S., B 28, n°263

⁴⁷ CE 27 avr. 1847, Le Restaurator Bahiano, DP 47. 3. 97

pavillon autre que celui de l'Etat dont il a commission, encourt, ainsi que ses complices, la peine de la réclusion criminelle à perpétuité.

5° Course non autorisée : Tout Français ou naturalisé Français, qui, sans l'autorisation du (roi), prend commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé en course(art.3-1°), encourt la réclusion criminelle à temps de dix ans (art.7).

6°Hospitalités envers navires français : Selon l'article 3-2°, tout Français ou naturalisé français qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation de (roi), commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou un bâtiment de guerre armé, commet des actes d'hostilité envers des navires français, leurs équipages ou chargement, encourt, ainsi que ses complices, la réclusion criminelle à perpétuité.

7°Prise de bâtiment : Est considéré comme pirate, tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de guerre français, qui, par fraude ou violence envers le capitaine ou le commandant, s'empare du bâtiment.⁴⁸ . Depuis la loi du 9 octobre 1981, la peine est la réclusion criminelle à perpétuité, qu'il y ait eu ou non homicide ou blessures.

8°Livraison de bâtiment : Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui le livre à des pirates ou à l'ennemi encourt, ainsi que ses complices, la réclusion criminelle à perpétuité (cf. L. 9 oct. 1981).

B- Eléments de droit pénal international

Indépendamment des textes de droit interne étudiés ci-dessus, les règles de droit international relatives à la haute mer codifiées par l'une des quatre conventions de Genève en date du 29 avril 1958 entrée en vigueur le 30 septembre 1962, sont consacrées par les articles 86 à 120 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay⁴⁹.

⁴⁸ Sur les constatations jurisprudentielles Voir. Cass. crim. 9 févr. 26 avr. 10 août, 27sept.1866, *DP* 66. 1. 401 et 507 ; 5 juin 1875, *DP* 76. 1. 287)

⁴⁹ La documentation française, ND, n°4703-4704,1983).

L'article 101 de la Convention de Montego Bay définit l'infraction de piraterie. Aux termes de cet article, l'infraction de piraterie est constituée par :

- tout acte illicite de violence, de détention ou toute déprédation commis à fins privées par l'équipage ou les passagers d'un navire, dirigés en haute mer, contre un autre navire, ou contre des personnes, ou des biens à leur bord, contre un navire, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;
- tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire le caractère d'un navire pirate
- toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis comme piraterie ou entreprise avec l'intention de les faciliter. Un navire de guerre, un navire d'Etat ne doit pas être considéré comme pirate à moins qu'il ne soit tombé entre les mains d'un équipage qui se serait mutiné (art.102).

Si dans l'ensemble, la définition donnée par la Convention ne contient pas de contradiction avec celle qui résulte des éléments énumérés par l'article 2 de la loi du 10 avril 1825, il n'y a cependant pas une identité absolue en ces deux définitions. Par exemple, la loi interne exige que les actes incriminés soient commis « à main armée »⁵⁰, exigence qui ne se retrouve pas dans la Convention. Au contraire, ce dernier texte (art.101-a) considère comme élément essentiel pour conditionner l'infraction, le fait que les actes soient commis à des fins privées, alors que la loi interne reste muette sur ce point.

Paragraphe II : Le code ISPS⁵¹

De tout temps, les actes de violence ont existé en mer mais avec des conséquences pas très alarmantes. A la suite des attentats du 11 septembre 2001, et lors de sa 22^{ème} assemblée générale, l'OMI a passé en revue toutes les mesures

⁵⁰ Article 2-1 ce qui écarte l'inculpation du chef de piraterie à l'encontre des coupables d'un simple vol. par exemple CA Aix-en-Provence, 20 mars 1986, *DMF* 1988. 466)

⁵¹ Code International pour la Sécurité des Navires et des Installations Portuaires

de sécurité déjà existantes⁵². Ainsi des mesures ont été prises pour prévenir les actes illicites à l'encontre des transports maritimes pris dans leur sens le plus large. La plus importante des dispositions anti-terroristes ainsi décidées⁵³ est sans doute le code ISPS qui n'est rien d'autres que des amendements apportés à la convention SOLAS. Devant s'adapter à une situation nécessairement évolutive les objectifs de ce code sont d'une part, d'établir un cadre international pour détecter les menaces contre la sûreté et de déterminer les rôles et les responsabilités de chacun des intervenants pour chaque niveau de sûreté⁵⁴ d'une part, et des mesures de sûreté des installations portuaires d'autre part.

A- La sûreté des navires et des compagnies maritimes

Pour assurer la sûreté des navires et des compagnies maritimes, des mesures ont été mises en place afin de déterminer les menaces. De la même façon ; les rôles et les responsabilités de chacun des intervenants ont été précisés.

1. La détection des menaces

Bien que ne définissant pas expressément le navire, la nouvelle réglementation internationale rappelle que les navires concernés par les récentes dispositions, sont les navires à passagers, les navires de charges⁵⁵ qui effectuent des voyages internationaux, et les unités mobiles de forage au large.

Face à la menace terroriste ou à la piraterie, les moyens existant à bord des navires et les rondes plus fréquentes apparaissent dérisoires. C'est dans ce contexte que les amendements à la convention SOLAS prévoient l'établissement d'un plan de sûreté du navire ; le code ISPS. Chaque navire devra avoir à bord de ce document en vue de garantir l'application des mesures nécessaires pour protéger les

⁵² Il s'agit de : La Convention SOLAS et la Convention de Rome de 1988 pour la répression des actes illicites contre la navigation maritime.

⁵³ Article 3-2. a, b, c.

⁵⁴ Les gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté. Il s'agit d'évaluer le risque de survenance d'événements liés à la sûreté (code ISPS part A 4 : responsabilité des gouvernements contractants)

⁵⁵ Il s'agit en fait des navires de commerce, c'est-à-dire autres que ceux de pêche ou de plaisance (règle 2 conventions SOLAS modifiée)

personnes à bord, la cargaison, les engins de transport, ou le navire contre les risques d'événements liés à la sûreté. Les navires doivent également être pourvu d'un système d'alerte de sûreté, signifiant que celle du navire est menacé ou compromise⁵⁶. Les compagnies de navigation doivent établir ces plans et désigner un agent de sûreté de la compagnie. Ce dernier doit garantir qu'une évaluation de la sûreté du navire est effectuée, que le plan est établi. Et à bord de chaque navire, un agent de sûreté du navire est entre autres chargés de procéder à des inspections, de coordonner avec l'agent de sûreté de la compagnie et l'agent de sûreté de l'installation portuaire, la mise en œuvre du plan de sûreté du navire.

Il appartient par la suite à l'Etat du pavillon d'approuver ce plan, mais il reste pour l'instant à en apprécier les modalités, compte tenu de ce qu'un avis d'inspections sur le terrain, après visite, apparaît essentiel.

Le code ISPS rappelle, à cet effet que l'évolution de la sûreté du navire est un élément fondamental. Elle est un point de départ à partir duquel les autorités pourront établir et actualiser le plan de sûreté du navire, et en contrôler le respect, et délivrer un certificat international de sûreté⁵⁷. A ce titre, se pose la question de la réalité des moyens mis en œuvre afin de s'assurer du bon déroulement de ces différentes opérations.

2. La responsabilité des intervenants

La nouvelle réglementation confère des responsabilités aux gouvernements contractants, et notamment de désigner, au plan national, un responsable de la sûreté maritime⁵⁸.

Le code ISPS désigne sous le vocable d'agent de sûreté, la personne responsable à bord, devant le capitaine, de la sûreté du navire. Il s'agira, en fait d'un officier chargé de l'exécution du plan de sûreté. Cet officier devra par ailleurs travailler en liaison avec l'agent de la compagnie et celui de l'installation portuaire. Une coopération des différents intervenants en matière de sûreté et donc indispensable afin de rendre les nouvelles mesures pleinement efficaces. La

⁵⁶ Convention SOLAS modifié règle 6

⁵⁷ Ce document est délivré par l'administration pour une durée qui ne peut excéder cinq ans ISPS 19.3

⁵⁸ Convention SOLAS modifiée, règle 13

compagnie doit veiller à ce que son agent de sûreté, le capitaine et l'agent de sûreté du navire bénéficient de l'appui nécessaire pour s'acquitter de leurs tâches et de leurs responsabilités conformément au chapitre X1-2 de la convention SOLAS⁵⁹. Si, malgré toutes ces précautions, un événement terroriste survient, la question de la responsabilité des acteurs est alors posée, non plus dans le cadre de la sécurité, mais dans celui particulier de la sûreté.

A ce titre, peut-on mettre en cause l'Etat puisqu'il lui revient de constater l'efficacité des mesures de sûreté ? C'est en effet l'Administration qui approuve le plan de sûreté de chaque navire, mais c'est le capitaine qui est responsable en dernier ressort de la sûreté du navire⁶⁰. La convention SOLAS rappelle qu'il ne doit pas être soumis à des pressions de la part de toute autre personne, visant à l'empêcher de prendre toute décision qui selon son jugement professionnel est nécessaire pour maintenir la sûreté du navire⁶¹

Dans ces conditions, lors d'événements terroristes, le capitaine pourrait-il voir sa responsabilité engagée ? Il ne paraît pas souhaitable que la question de la sûreté du navire relève du même traitement que la répression de la pollution par les hydrocarbures. Le capitaine n'est qu'un exécutant même si la convention rappelle son pouvoir discrétionnaire en matière de sûreté.

B- La sûreté des installations portuaires

Le code ISPS prévoit des mesures spéciales pour renforcer la sûreté des installations portuaires. Il ne vise pas les ports et les installations portuaires au sens large, mais celle en étroite relation avec le navire : les zones de mouillages, les postes d'attentes et leurs abords⁶². Le code ISPS impose à tous les ports pratiquant un trafic international d'établir des mesures de protection des installations portuaires, et au sein de chaque installation portuaires, et au sein de chaque installation portuaire un agent de sûreté doit être désigné. Il devra être responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sûreté de

⁵⁹ Code ISPS, partie A, 6.2 ; Codes ISPS, partie B, 4.10

⁶⁰ Code ISPS, partie A, 6.1

⁶¹ Convention SOLAS modifiée, Règle 8. Le capitaine peut refuser d'embarquer des personnes, refuser de charger des cargaisons.

⁶² Chapitre XI-2, règle 1 de la convention modifiée

l'installation portuaire ainsi que de la liaison avec l'agent de sûreté du navire et celui de la Compagnie.

Il faudrait modifier les textes actuels, afin de définir les zones à sécuriser dans les ports, de déterminer les contrôles de personnes, de véhicules, de marchandises à effectuer. Il convient d'intégrer la notion de sûreté à l'ensemble du dispositif en vigueur, avant de traduire dans le code des ports, les nouvelles obligations introduites par le code ISPS.

La communauté internationale a décidé de doter le secteur du transport maritime particulièrement vulnérable de moyens nouveaux afin de lutter plus efficacement contre le terrorisme. Il demeure que l'application de ces mesures ambitieuses nécessite des moyens matériels et humains supplémentaires, engage la responsabilité des agars de sûreté, qu'ils soient de l'installation portuaire, de la compagnie, du navire, et implique pour être pleinement efficace, une coordination entre les différents intervenants.

Deuxième Partie : La Procédure Pénale Maritime

Deux types de juridictions interviennent dans la répression des délits maritimes : ce sont les Tribunaux Maritime Commerciaux qui sont des juridictions d'exception, et les juridictions répressives de droit commun.

Dans cette deuxième partie, nous nous évertuerons à étudier la procédure du tribunal maritime commercial qui comme nous le verrons, est empreinte de certaines particularités que ne connaissent pas les tribunaux de droit commun.

Chapitre 1 : Le Tribunal Maritime Commercial

Les infractions maritimes étaient dans l'ancien droit, soumises aux tribunaux d'amirauté⁶³. Ceux-ci furent supprimés en 1791 mais une juridiction spécifique fut rétablie en matière maritime par un décret du 24 mars 1852. Ce texte institua des tribunaux maritimes. Le fonctionnement de ces juridictions n'ayant pas donné totale satisfaction, ils furent à leur tour supprimés par la loi du 17 décembre 1926.

Toutefois, le nouveau système ne donnait pas non plus satisfaction aux marins. Ils réclamèrent alors le rétablissement des tribunaux maritimes. Cela fut fait par le décret-loi du 29 juillet 1939 qui crée les tribunaux maritimes commerciaux. Ces tribunaux doivent connaître des délits plus spécifiquement maritimes et suivant une procédure particulière.

Il convient d'examiner cette juridiction d'exception qu'est le tribunal maritime commercial à travers l'étude de sa composition et de sa compétence. Nous étudierons ensuite la procédure pénale applicable.

Section I : Composition et Compétence

L'un des traits spécifiques des tribunaux maritimes commerciaux est sans doute leur composition qui, comme, nous le verrons, n'a rien de semblable à celle des tribunaux de droit commun (§1). A cette différence fondamentale s'ajoute une autre, moins importante, relative aux règles de compétences (§2).

⁶³ Institué par l'ordonnance de la marine d'août 1681, les tribunaux d'amirauté compétents pour statuer sur les actes de pirateries, pillages et désertions des équipages et généralement de tous crimes et délits communs sur la mer, les ponts et les rivages.

Paragraphe I : Composition du Tribunal Maritime Commercial

Il existe un tribunal maritime commercial dans chaque chef-lieu de quartier désigné par décret. Selon l'art 90 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, cinq membres composent le tribunal.

Le président est le magistrat du siège du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le tribunal maritime commercial. Il est assisté de quatre juges :

- Un administrateur, qui sera un autre que celui ayant participé à la poursuite ou à l'instruction
- Un agent des affaires maritimes choisi en fonction de ses compétences dans le domaine de la sécurité en mer des navires ou de la sauvegarde de la vie humaine en mer « art.90.3 ». Il est choisi dans le corps des officiers des affaires maritimes, ou de fonctionnaires des affaires maritimes.
- Un capitaine au long cours ou un capitaine de première classe, âgé de moins de 60 ans , en activité ou en retraite depuis moins de 5 ans, et ayant une expérience de 4 ans au moins de commandement
- Un dernier magistrat est choisi en fonction du prévenu. Si le prévenu est un marin breveté ou diplômé, il faut un marin ayant le même diplôme et en activité ou inactif depuis moins de cinq ans. Si le marin n'est pas breveté ou diplômé, il faudra alors un maître ou une personne de grade équivalent appartenant à la même spécialité que le marin, un agent des affaires maritimes sera désigné.

Dans tous les cas, ces juges devront disposer d'un casier judiciaire vierge et être choisi dans le port où siège le TMC ou à défaut le port voisin.

La fonction du greffier sera assurée par un contrôleur des affaires maritimes sous peine de nullité de jugement.

Si plusieurs prévenus sont cités pour la même affaire, le nombre de magistrats pourra s'accroître pour tenir compte de l'ensemble des diverses qualifications professionnelles des prévenues. Néanmoins pour la fixation des peines, chacun

des magistrats supplémentaires n'interviendra que pour le marin le concernant (art.90-1).

Enfin lorsque le TMC doit juger l'une de infractions prévues aux articles 80 à 85 et 87, c'est-à-dire des infractions aux règles de navigation ou faits de négligence qui ont pu entraîner la perte du navire, un commissaire rapporteur désigné parmi les officiers de la marine militaire par le préfet maritime ou le chef d'arrondissement maritime, remplira à la fois les fonctions de juge d'instruction et de ministère public.

Les tribunaux maritimes demeurent malgré les réformes opérées depuis 1926, une juridiction temporaire qui ne se réunit pas à date fixe et dont les membres prêtent serment à chaque audience. Mais à l'opposé du système antérieur, il s'agit d'une juridiction stable attachée à une ville déterminée et qui peut s'affirmer aujourd'hui comme une juridiction proche des marins.

Les personnes qui procèdent à l'enquête sont dotées de pouvoirs, visites domiciliaires et saisie de pièces à conviction, sans l'assentiment exprès de la personne chez laquelle l'opération a lieu. Néanmoins, le code disciplinaire et pénal confère aux enquêteurs et dans des circonstances particulières un droit spécial d'incarcération provisoire qui présente un intérêt beaucoup plus important que la garde à vue en droit commun.

Le capitaine en premier lieu, pour infraction commise à bord peut mettre l'intéressé en emprisonnement préventif. La durée de cet emprisonnement s'imputera sur la peine définitive, sauf décision contraire du jugement.

D'autre part, hors de la France métropolitaine et des départements d'outre mer l'administrateur ou le consul de France peuvent décider de l'incarcération du prévenu à bord du navire, lorsqu'il doit prochainement aborder un port français métropolitain. Si ce n'est pas le cas, l'administrateur ou le consul de France débarque administrativement le prévenu, procède s'il y a lieu, à son incarcération provisoire sur place, prend des mesures nécessaires à son rapatriement éventuellement en état d'incarcération. S'il est impossible de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, l'administrateur ou le consul peut prononcer l'incarcération à bord, jusqu'au premier port où il pourra être utilement statué sur le rapatriement.

Le capitaine lui-même, s'il est l'auteur d'une infraction peut être soumis aux mêmes mesures. Il sera remplacé dans ses fonctions par l'armateur.

Dans tous les cas, le dossier de l'enquête préliminaire suit le sort du prévenu lui-même. Il est remis sous enveloppe fermée et scellée au capitaine du navire de rapatriement, qui le remettra à l'administrateur des affaires maritimes. Ce dernier pourra saisir le tribunal compétent.

Paragraphe II : Compétence du Tribunal Maritime Commercial

La compétence des tribunaux maritimes commerciaux en fonction du lieu de l'infraction n'a pas été expressément précisée par le code disciplinaire et pénal. En effet comme on le voit dans l'art 37-2, ce texte ne précise que la compétence des tribunaux de droit commun. La question s'était alors posée de savoir si les règles de compétence posées par cet article étaient applicables aux tribunaux maritimes commerciaux.

L'occasion fut offerte au tribunal maritime commercial de la Rochelle de trancher la question dans l'affaire de l'Esquirol II. A cette occasion, elle décida que « la règle, édictée, à une époque où les juridictions de droit commun étaient seules compétences ne saurait s'étendre aux tribunaux maritimes commerciaux dont la compétence serait déterminée par l'article 382 du code de procédure pénale .Il fallait attendre un arrêt de la chambre criminelle de la cour de cassation du 10 mars 1966 pour voir le litige tranché : désormais, « les dispositions particulières de l'article 37 l'emportent sur celles générales de l'article 382 du code de procédure pénale »

Qu'il s'agisse de l'action publique ou de l'action civile, plusieurs juridictions sont compétentes : il s'agit de celle de la résidence du prévenu, du port où il est embarqué et celle du lieu où i a été appréhendé. Peuvent être également compétents, les juridictions du lieu du port d'immatriculation du navire, du lieu où le navire à été conduit et de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction.

Soulignons que les règles de compétences édictées par l'art 37-2 du CDPMM sont applicables aussi bien par les tribunaux respectifs de droit commun que par les tribunaux d'exception que sont les tribunaux d'exception que sont les tribunaux maritimes commerciaux.

Les règles de compétence étant étudiées, il est loisible d'analyser la procédure toute particulière de ces tribunaux.

Section II : La procédure devant le Tribunal Maritime Commercial.

Les grands traits de la procédure seront retracés à travers deux grandes phases à savoir : la phase préliminaire et l'instruction puis la phase de jugement

Paragraphe I : L'enquête préliminaire et l'instruction

Les infractions maritimes sont fréquemment commise à bord et souvent en haute mer où à l'étranger. Les circonstances particulières dans lesquelles ces infractions ont lieu ont conduit le législateur à édicter des règles de procédure qui diffèrent profondément de celles du code de procédure pénale.

La constatation de l'infraction se fait soit d'office, soit sur la plainte de toute personne intéressée. Elle peut être l'œuvre d'un officier de police judiciaire mais plus fréquemment elle sera le fait des administrateurs des affaires maritimes ou officiers marinières commandant les bâtiments et embarcations de l'Etat. Sont aussi habilités à effectuer ces constatations, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, syndicats des gens en mer, gendarmes maritimes et les capitaines des navires à bord desquels les crimes et délits ont été commis. Exceptionnellement les agents de l'administration des douanes peuvent constater les infractions de l'article 78 sur les marques extérieures d'identité des navires.

Tous les agents de constatation ainsi énumérés à l'exception des capitaines de navires de commerce, sont habilités à dresser des procès verbaux qui font foi jusqu'à preuve de contraire. Les procès verbaux sont adressés à l'administrateur des affaires maritimes à l'exception de ceux rédigés par les officiers de police judiciaire, qui sont adressés au parquet conformément à l'art 19 du code de procédure pénale.

L'enquête préliminaire incombe plus généralement à l'administrateur des affaires maritimes qui doit être saisi par le capitaine ou tout autre officier ou ayant énuméré à l'art 26 ou encore agissant d'office.

Toutefois cette fonction peut être accomplie exceptionnellement par le capitaine du navire en cas d'infraction à bord et si le navire est à l'étranger par le consul de France ou par le commandant du navire de guerre français, l'administrateur des affaires maritimes du port débarquement en France.

Il revient à ce dernier de statuer sur les suites à donner à l'affaire. Ce faisant, il joue un rôle beaucoup plus important que celui qui est reconnu aux officiers de police judiciaire par le code de procédure pénale.

Plusieurs situations peuvent se présenter. Dans certains cas les faits incriminés peuvent être une faute de discipline et l'administrateur inflige une peine disciplinaire à l'intéressé. Mais il n'en va toujours de même et lorsque les faits constituent un délit ou une contravention relevant du TMC, l'administrateur des affaires maritimes renvoie l'affaire devant le tribunal maritime commercial compétent. Par ailleurs lorsqu'il constate que les faits dont il est saisi sont des crimes ou délits de droit commun, l'administrateur saisit à son tour le procureur de la République. La fin de l'enquête préliminaire marque le début de l'instruction.

Le code disciplinaire et pénal de la marine marchande expose la procédure en matière d'infractions maritimes d'une manière assez confuse. En réalité, les textes mélangent l'enquête préliminaire et l'instruction qui doivent cependant rester deux phases distinctes de la procédure.

Lorsque l'administrateur des affaires maritimes conclut à la compétence de TMC, celui-ci peut être saisi directement car en principe, l'instruction n'est jamais obligatoire en matière de délits. Il appartient à l'administrateur de procéder à instruction pénale et de clore l'instruction par une ordonnance de classement ou de renvoi devant le TMC en se fondant sur les dispositions de l'art 36 ter. du CDPMM e

Ainsi, s'ouvre la phase du jugement qui est précédée de l'audience.

Paragraphe II : L'audience et le jugement

La procédure d'audience et du jugement est essentiellement définie par un décret du 26 novembre 1956. Nous examinerons successivement la procédure à l'audience puis celle du jugement à travers ce texte qui a été modifié par un décret du 15 Novembre 1993.

A- L'audience

Lorsque l'administrateur des affaires maritimes décide du renvoi de l'affaire devant le TMC, il provoque ainsi la saisine de ce dernier. Cette saisine a pour conséquence d'empêcher tout dessaisissement au profit d'une autre juridiction et la désignation par le Président du tribunal d'un commissaire rapporteur. Cette désignation n'est pas obligatoire. Elle intervient le plus souvent dans le but de réaliser une enquête nautique complémentaire et se justifie souvent par les circonstances particulières dans lesquelles se déroulent les infractions. dans le cas où la désignation d'un commissaire rapporteur n'est pas nécessaire, le Président convoque la réunion du tribunal. C'est à ce moment que la composition du tribunal sera ordonnée en vue du jugement.

L'audience a lieu publiquement. Le décret modificatif du 15 Novembre 1993 précise que les juges du tribunal doivent prêter serment avant leur prise de fonction sous peine de nullité du jugement à intervenir. A l'issue de cette prestation, l'audience commence par l'introduction du prévenu. Celui-ci comparait libre mais sous bonne garde, avec la faculté pour lui de disposer ou non d'un avocat.

Le président demande l'identité du prévenu et le greffier lit ensuite le rapport de l'administrateur des affaires maritimes ayant renvoyé le prévenu devant le tribunal ainsi que la liste des témoins qui seront entendus.

L'article 19 du décret de 1956 précise que l'exception d'incompétente doit être jugée avant l'audition des témoins. Tout comme le président de la cour d'Assises. Ce président du TMC dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour la direction des débats et de la découverte de la vérité. A cette fin, il est seul à décider si de nouveaux témoignages sont opportuns. Le prévenu est interrogé par tous les membres du tribunal. Se succèdent ensuite les réquisitions du ministère public c'est-à-dire du commissaire rapporteur et les plaidoiries du prévenu et de son défenseur qui prennent la parole.

Le tribunal se retire ensuite pour délibérer sans la présence ni du greffier ni du commissaire rapporteur. A l'issue de cette délibération, ils rendent le jugement.

B- Le jugement

La délibération et la rédaction du jugement rappellent également dans une certaine mesure, la procédure criminelle. Chaque fait reproché au prévenu est relevé dans une question distincte. Le tribunal vote sur la culpabilité à chaque question. Les questions conformément aux principes généraux de la procédure pénale ne doivent pas être entachées du vice de complexité ; ce principe est très important et affirme depuis la Révolution. Toutes les fois, où dans une même formule, deux faits ou circonstances distincts sont regroupés, le vote émis devient douteux et l'on ne sait à quoi les juges ont répondu exactement.

En cas de réponse affirmative déclarant la culpabilité du prévenu, le tribunal statue sur la peine. Celle-ci peut être assortie de sursis. De même, des circonstances atténuantes peuvent être recherchées dans la détermination de la peine. Si aucune peine ne parvient à réunir la majorité, la peine la plus favorable au prévenu est adoptée.

Le TMC, est juge de sa compétence. Elle statue implicitement sur celle-ci en se prononçant au fond. Mais il peut également se déclarer incompétent par un jugement motivé, s'il estime que les faits qui lui sont déférés relèvent de la compétence des juridictions de droit commun. Le jugement rédigé en quatre exemplaires relate évidemment les divers faits accomplis à l'audience et consigne le résultat des votes sur les questions posées au sujet de la culpabilité de l'accusé.

Il est important de souligner que les TMC ne connaissent pas l'action civile qui reste soumise à la compétence des tribunaux de droit commun. Par ailleurs, il n'y a pas davantage d'appel. Le pourvoi pour violation ou fausse application de la loi est porté devant la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation.

Les décisions ainsi rendues par les TMC se retrouvent ensuite confrontées à des difficultés d'application : c'est le problème de l'autorité de la chose jugée.

C- L'autorité de la chose jugée des décisions du TMC

Lorsque toutes les voies de recours prévues par la loi ont été introduites contre une décision de justice répressive ou lorsque les délais prévus par la loi pour les introduire sont écoulés, on se trouve en présence d'une décision définitive. Celle-ci est généralement dotée, à partir de ce moment, de la force exécutoire, c'est-à-dire

la possibilité d'exécution par voie de contrainte. On dit qu'elle a l'autorité de chose jugée. La solution contenue dans la décision ne peut plus être mise en cause et doit être tenue conforme à la vérité. Cette autorité de la chose jugée produit des effets négatifs et des effets positifs.

D'un point de vue négatif, le fait qu'une décision définitive ait été rendue au sujet d'une affaire pénale empêche que de nouvelles poursuites soient diligentes pour les mêmes faits. Sur le plan positif, ce qui aura été décidé une décision pénale définitive ne pourra, en principe, pas être contredit par une décision ultérieure concernant les mêmes faits et rendue sur un plan civil par exemple.

En ce qui concerne les décisions du TMC, ces deux aspects de l'autorité de la chose jugée seront examinés successivement.

S'agissant de l'autorité de la chose jugée au pénal des décisions du TMC l'article 6 du code de procédure pénale dispose que « L'action publique s'éteint par la chose jugée ». La même règle découle également de l'article 4 du protocole N°7 annexé à la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et ses libertés fondamentales⁶⁴. Cela signifie que lorsque des faits ont entraîné une décision pénale définitive, la personne qui a fait l'objet de la décision ne peut plus être poursuivie pour les mêmes faits quand bien même il s'avèrent que les décisions intervenues ont été mal rendues.

L'application du principe aux décisions du TMC a pendant longtemps été contestée pour des raisons diverses tenant à la nature de la juridiction, à l'étroitesse de sa compétence et à sa procédure. De plus pour que l'exception de chose jugée puisse être opposée avec succès, il faut qu'entre la nouvelle poursuite et l'ancienne, il y ait identité d'objet, de partie et de cause. A défaut de ces trois conditions des poursuites nouvelles étaient possibles.

L'article 368 du code de procédure pénale a définitivement réglée la question en disposant : « aucune personne acquittée légalement ne peut plus être reprise ou accusée à raison des mêmes faits même sous une qualification différente ». Ce texte est considéré comme exprimant un principe général valable devant toute juridiction et s'applique également aux décisions du TMC.

Quant à l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, elle oblige le juge civil appelé plus tard à statuer sur un problème de droit civil en liaison avec une affaire

⁶⁴ Convention Européenne de Sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales signée à Rome le 04 novembre 1950 et entrée en vigueur en 1953.

pénale à statuer dans le même sens que le juge pénal. La décision de ce dernier s'impose à lui de manière absolue et il ne peut sous aucun prétexte entrer en contradiction avec elle. Ce principe s'applique que l'on se trouve en présence des jugements émanant de juridictions de droit commun ou de juridictions d'exception.

Le pourvoi en cassation pour violation ou fausse application de la loi, est porté devant le Chambre Criminelle de la Cour de Cassation. Il est formé par déclaration reçue par le greffier du tribunal maritime et assimilé aux pourvois en matière de police correctionnelle. Le pourvoi dans l'intérêt de la loi peut être formé par le ministre chargé de la marine marchande qui transmet le jugement au ministre de la justice pour saisine de la Cour de Cassation. Les cas prévus sont la violation des articles concernant le mode de procéder devant les tribunaux maritimes commerciaux ou les dispositions concernant les pénalités (article 93 alinéas 2 du code disciplinaire et pénal).

Comme on le voit, le TMC bénéficie d'une compétence très limitée en matière d'infractions maritimes ; elle n'est compétente que pour les contraventions et quelques délits spécifiques. En ce qui concerne les crimes elle décline sa compétence en faveur des tribunaux de droit commun.

Chapitre 2 : La répression des infractions maritimes par les tribunaux de droit commun

Selon l'article 25 du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, la connaissance des crimes et délits commis à bord des navires français appartient aux juridictions de droit commun. Cette disposition est sans doute l'une des nombreuses sources de la compétence des juridictions de droit commun en matière de crimes et délits maritimes. D'autres textes en effet, contiennent des dispositions pénales qui renvoient à la compétence de ces tribunaux. Ainsi en est-il du code de l'environnement en ce qui concerne la répression des infractions de rejets illicites d'hydrocarbures (section I) et de la loi sur la répression de la piraterie (section II).

SECTION I : La répression des infractions de rejets illicites d'hydrocarbures

La répression des infractions de rejets illicites d'hydrocarbures fait l'objet d'une procédure particulière qu'il convient d'étudier afin de déterminer les personnes pouvant être tenu pour responsables ainsi que les peines encourues.

Paragraphe 1 : La mise en œuvre procédurale de la répression

Les points les plus importants de la mise en œuvre de la répression s'articulent autour de la compétence des tribunaux et l'établissement de la preuve de l'infraction.

A-La compétence des tribunaux répressifs⁶⁵

Depuis 2001, la procédure de répression des rejets illicites est marquée par une spécialisation des juridictions. Toutefois, la loi de mars 2004 tend à revenir quelque peu sur cette spécialisation.

⁶⁵ Les règles gouvernant la compétence des tribunaux en matière d'infractions de rejets illicites sont résumées à travers les tableaux 1 & 2 en annexe

Jusqu'en 2001, étaient compétents pour juger des infractions à la loi de 1983, le tribunal du lieu de l'infraction, celui du ressort duquel le bâtiment était attaché ou immatriculé (s'il était français) et celui du ressort duquel pouvait être trouvé le bâtiment (s'il était étranger). En outre le législateur avait attribué au TGI de Paris une compétence par défaut qui aboutissait à ce que le tribunal reçoive, dans les faits, la quasi-totalité des affaires.

La loi de mai 2001 est venue créer les tribunaux maritimes du littoral spécialisés qui se voient reconnaître une compétence exclusive pour le jugement⁶⁶. Toutefois, la spécialisation n'est pas totale. En effet, l'enquête et l'instruction restent partagées avec les TGI compétents selon la procédure pénale classique. Quant au TGI de Paris, il voit sa compétence limitée au jugement des infractions commises dans la zone économique. Le mouvement de la spécialisation s'achèvera avec la loi du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique au large des côtes françaises qui attribuera aux tribunaux maritimes spécialisés la compétence pour les infractions en zone économique ou en zone de protection écologique. Le TGI de Paris trouve sa compétence limitée aux seuls cas, assez théoriques, de poursuites des infractions commises par les navires français en haute mer.

La nouvelle loi accentue l'émiettement de la compétence des tribunaux en insérant, dans le Code de procédure pénale, trois articles 706-108, 706-109 et 706-110. En vertu de l'article 706-109, pour le même jugement, le tribunal du littoral maritime spécialisé aura une compétence concurrente avec les juridictions de droit commun et avec les juridictions compétentes en vertu de la spécificité maritime (lieu d'immatriculation ou lieu où le navire peut être trouvé). Toutefois, le nouvel article 706-110 du Code de procédure pénale permet au Procureur près le tribunal de droit commun de demander au juge d'instruction de se dessaisir au profit d'un tribunal du littoral maritime. Quant à l'article 706-108, il spécifie que les infractions commises hors des espaces maritimes sous juridiction française relèveront exclusivement du TGI de Paris. Cet article valide simplement le dessaisissement progressif de la formation parisienne pour juger les rejets qu'ils soient accidentels ou opérationnels. La seule novation réside dans l'extension de la compétence exclusive non plus seulement pour le jugement, mais également à la poursuite et à l'instruction. En clair,

⁶⁶ Le décret du 11 février 2002 viendra dresser la liste des tribunaux du littoral maritime spécialisés : Le Havre, Brest, Marseille, Fort de France et Saint-Denis de la Réunion.

le TGI de Paris bénéficie d'une compétence exclusive pour l'ensemble de la procédure pénale liée aux infractions à l'article L. 218-22 du code de l'environnement commises en en zone économique ou en ZPE – c'est-à-dire pour les rejets accidentels (article 706-108 alinéa 2). Ensuite, le TGI de Paris retrouve une compétence pour les rejets opérationnels et les autres infractions en matière de pollution marine sur la base du critère de « la grande complexité »⁶⁷. Le Procureur de la République du tribunal du littoral maritime pourra, en effet, demander au juge d'instruction de se dessaisir au profit du TGI de Paris sur la base d'un critère qui apparaît généralement très flou et sujet à interrogation.

Il est important de rappeler que la procédure pénale en matière de rejets illicites est toute particulière dans la mesure elle fait appel à un mode opératoire spécifique. Le TGI de Brest est pour l'essentiel à l'origine de ce mode opératoire⁶⁸ : en présence d'un flagrant délit de rejet illicite, le navire est dérouté, immobilisé et ne peut repartir que contre le versement d'une caution. En effet, le Procureur de la République a la possibilité d'immobiliser un navire ayant servi à commettre un rejet illicite et d'obtenir une caution pour la levée de l'immobilisation. Cette procédure est prévue depuis la loi de 1983, par les dispositions de l'article 13 (article L 218-30 Code de l'environnement). La réforme de 2001 est venue préciser que l'immobilisation se faisait aux frais de l'armateur. Toutefois, il paraît difficile d'ordonner une immobilisation du navire en mer, car elle porterait atteinte à toutes les règles de sécurité maritime, pour les navires et pour les hommes. L'immobilisation doit se faire dans une zone suffisamment sûre pour que le navire puisse y passer, éventuellement, plusieurs jours. Quand au déroutement, il n'est pas prévu par le texte de 1983. Il s'opère alors sur la base de l'article 5 de la loi de juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer sur demande du Procureur de la République. La loi ne précise pas les motivations du déroutement. Elles ressortent ici du contexte de flagrance. Ainsi, une fois le navire au port, le Procureur peut ordonner son immobilisation.

⁶⁷ Nouvel article 706-107 alinéas 3 du Code de procédure pénale.

⁶⁸ La procédure est également utilisée par le TGI de Marseille, qui a ainsi demandé une caution de 400 000 euros au propriétaire d'un porte-conteneur immobilisé à Fos-sur-Mer le 12 Février 2004

B-La preuve de l'infraction de rejet illicite

La loi du 5 juillet 1983 ne définit pas le mode particulier de preuve des infractions aux dispositions de la Convention MARPOL. Tout au plus, l'article 11 de la loi décide que les procès verbaux des agents qualifiés pour constater les délits font foi des faits matériels jusqu'à preuve contraire⁶⁹. Le principe est la liberté des preuves de l'article 427 du Code de procédure pénale qui laisse un pouvoir souverain aux juges du fond pour décider de la pertinence des éléments soumis devant eux à un débat contradictoire.

L'article 10-6 de l'annexe I de la Convention MARPOL institue une présomption de preuve de l'élément matériel du délit « lorsque des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou dans son sillage ». Mais cet élément suffisait-il pour constater un rejet en mer d'hydrocarbures concentrant plus de 15 p.p.m. et pour l'imputer au navire dans le sillage duquel aurait été découverte la nappe ?

Rares étaient les poursuites qui avaient débouché sur des condamnations pour infraction aux dispositifs des règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention MARPOL. Elles n'étaient pas entreprises ou achoppaient pour des motifs de preuve. En effet, établir la réalité du rejet d'hydrocarbures, le quantifier et l'imputer à un navire ne sont pas choses aisées. Le principe de la liberté des preuves commandait de dépasser cette difficulté. Il reste que les preuves présentées doivent être scientifiquement convaincantes et pertinentes pour qu'un tribunal répressif accepte d'en tenir compte pour déclarer un capitaine d'un navire ou un armateur coupable de rejet volontaire d'hydrocarbures en mer.

Dans cette perspective, les Etats parties à l'Accord de Bonn du 13 septembre 1983 relative à la coopération en matière de lutte contre la pollution en mer du Nord par hydrocarbures et autres substances dangereuses ont décidé d'élaborer dans les années 1990 un recueil des preuves concernant les rejets d'hydrocarbures en mer en provenance des navires. En 1993, un groupe d'experts désignés par ces Etats avec le soutien de la Commission de l'Union Européenne a produit un manuel des preuves destinées aux agents verbalisateurs et aux magistrats. A partir d'une évaluation scientifique, ce recueil a recensé une gamme de méthodes de preuves et

⁶⁹ La liste de ces agents est fixée par les articles L. 218-26 et L. 218-27 du Code de l'environnement. Il s'agit des officiers de police judiciaire, des agents des douanes, des administrateurs des affaires maritimes,etc.

a précisé les limites de chacune d'elles. Aussi, une évaluation des preuves recueillies doit être faite dans chaque espèce afin de déterminer si elles sont pertinentes pour établir l'élément matériel du délit. Ces modes de preuves sont variées, allant de la simple identification visuelle à l'identification par satellites :

- **L'identification visuelle** : elle est évidemment la première méthode et peut être faite à partir d'avions et d'hélicoptères, de navires croisant à proximité ou alors à partir de la terre. Selon le manuel précité, de telles observations peuvent produire des preuves valables, mais elles exigent une grande expérience de la part de l'observateur.

- **La télédétection aéroportée, la surveillance par satellites et la photographie** : Ces systèmes de détection sont de plus en plus performants. Ils sont efficaces pour détecter des déversements d'hydrocarbures en mer et obtenir des informations utilisables comme preuves. Les données obtenues sont enregistrées et peuvent l'être en vol ou au sol.

Les systèmes modernes sont capables d'opérer par tout temps de jour comme de nuit, ils peuvent couvrir une zone étendue et détecter à longue distance de petites cibles. De plus, ils annotent automatiquement toutes les images avec les données spatio-temporelles relatives au vol (date, heure, position, etc...). Les différents capteurs utilisés aujourd'hui sont multiples et l'on peut distinguer les radars aéroportés, les scanners infrarouges ou ultraviolets et surtout les appareils photographiques. Cependant, pour être recevables, les photographies doivent être suffisamment de bonne qualité et particulièrement ciblées pour valablement servir de preuve⁷⁰. En effet, les photographies doivent permettre au juge :

- de caractériser le polluant comme étant un hydrocarbure ;
- de localiser la situation de la nappe vis-à-vis du navire ;
- d'identifier le navire ;
- et d'apprécier les dimensions de la nappe.

La caractérisation du polluant s'opère par référence aux travaux scientifiques menés au sein de l'OMI et de l'Accord de Bonn⁷¹. Le tribunal constate l'existence d'une nappe irisée, ou de couleur marron ou encore une nappe présentant un aspect

⁷⁰ L'instruction du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates formes (JORF n°231 du 3 octobre 2002) a opéré une synthèse des critères requis pour une photographie en annexe D.

⁷¹ L'OMI a ainsi établi un code couleur pour permettre de qualifier les hydrocarbures (catégorie A à F).

argenté, nappe caractérisant les hydrocarbures. La caractérisation de la nappe varie suivant l'importance du rejet.

Quant à la localisation, la photographie doit bien démontrer que la nappe se situe dans le sillage du navire et qu'elle ne le précède pas. En outre, les photographies doivent faire apparaître de manière évidente le navire et la nappe, l'un par rapport à l'autre. Ces quelques remarques sont essentielles pour établir la réalité de l'infraction. Le TGI de Paris a relaxé le capitaine d'un navire car les photographies présentaient une courbure incompatible avec la route suivie par le navire.

-L'échantillonnage analyse : ce dernier procédé consiste à comparer des échantillons d'hydrocarbures prélevés à la fois dans une nappe d'hydrocarbures en mer et à bord du navire. Si ces prélèvements peuvent parfois s'avérer très efficaces, les expérimentations réalisées démontrent que la probabilité de correspondance entre ces deux échantillons est faible, tant il peut y avoir de mélanges d'hydrocarbures dans les fonds de cuve d'un navire.

Après analyse approfondie de tous ces éléments de preuves, le juge sera amené à prononcer des condamnations.

Paragraphe II : L'étendue de la répression.

La détermination des personnes responsables et des sanctions pénales est l'œuvre exclusive de la loi interne, les Conventions internationales se bornant à donner quelques conseils aux Etats contractants. Ainsi, la Convention MARPOL se contente de dire que les « les peines devront par leur rigueur être de nature à décourager les contrevenants éventuels »⁷². La loi du 5 juillet 1983, modifiée successivement par la loi du 3 mai 2001 et la nouvelle loi du 9 mars 2004 portant sur l'adaptation de la justice à la nouvelle forme de criminalité détermine les personnes responsables et les sanctions encourues. En principe, le responsable pénal est le capitaine et, à certaines conditions, le propriétaire ou l'exploitant du navire peuvent être également pénalement responsables.

⁷² Article 4 § 4 Convention MARPOL

A- Les peines encourues par le capitaine

Concernant les peines encourues par le capitaine, il faut avant tout préciser que le capitaine n'est responsable qu'à raison de son fait personnel. En matière de rejets illicites d'hydrocarbures, la peine encourue est modulée selon le type et la taille du navire. Schématiquement, il est possible de distinguer trois catégories de peines : des peines fortes, des peines moyennes et des peines faibles. Sont visés par la première catégorie, les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, les navires autres que les navires-citernes d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux, et les plates-formes.

La seconde catégorie touche les navires citernes d'une jauge brute inférieure ou égale à 150 tonneaux, les navires autres que citernes d'une jauge brute inférieure ou égale à 500 tonneaux et dont la machine propulsive a une puissance installée supérieure ou égale à 150 kilowatts, puis les engins portuaires, les chalands ou bateaux citernes (qu'ils soient automoteurs, remorqués ou poussés).

Enfin les peines faibles concernent tous les navires soumis à la Convention MARPOL, mais qui n'appartiennent à aucune des deux autres catégories.

En considérant uniquement les peines maximales pour chaque catégorie, la loi de 1983 prévoyait une amende de 1 000 000 francs et un an d'emprisonnement pour les peines les plus fortes ; 300 000 francs d'amende et un an d'emprisonnement pour les peines moyennes et 10 000 francs d'amende pour les peines faibles. La loi 2001-380 du 3 mai 2001 a quadruplé le montant des peines qui passeront à 4 000 000 francs d'amende et deux ans d'emprisonnement pour les peines fortes, à 1 200 000 francs d'amende et deux ans d'emprisonnement pour les peines moyennes et à 40 000 francs d'amende pour les peines faibles (respectivement 600 000 euros pour la première catégorie, 180 000 euros pour la deuxième catégorie et 6000 pour la troisième).

La loi portant adaptation de la justice aux nouvelles formes de la criminalité poursuit la logique de la maximisation des peines. Elle prévoit des amendes allant jusqu'à 1 million d'euros pour la première catégorie, 700 000 pour la deuxième, mais maintient les 6000 euros de la troisième catégorie. Quant aux modalités de la fixation des amendes, la nouvelle loi prévoit qu'elle peut atteindre le montant de

la valeur du navire ou quatre fois la valeur de la cargaison transportée ou du fret⁷³.

B- Les autres responsables.

La loi de 1983 prévoyait la possibilité de condamner effectivement le propriétaire ou l'exploitant du navire. Mais en matière de rejet volontaire cela n'était possible que si le propriétaire ou l'exploitant donnait l'ordre au capitaine de commettre l'infraction. Or, les pressions qui conduisent certains capitaines à opérer des rejets illicites sont rarement le fait d'un ordre express et écrit de leur commettant. La réforme de 2001 est venue corriger la faiblesse du texte original. Désormais, l'article L. 218-20 permet de condamner le propriétaire, l'exploitant, le dirigeant de fait ou, toute personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire.

En ce qui concerne les rejets accidentels, le propriétaire ou dirigeant de navire encourt une double responsabilité :

- responsabilité de son fait personnel en premier lieu, lorsqu'il se sera lui-même coupable d'une imprudence, d'une négligence ou d'une violation d'une loi ou d'un règlement. En effet, en cas de rejet accidentel, sera responsable, le propriétaire qui aura mal entretenu le navire, ou aura donné de mauvaises consignes au capitaine du navire, ou encore lorsqu'il aura été complice par abus de pouvoir du capitaine.

Notons que l'article L. 218-22 du Code de l'environnement rend applicable le délit de pollution accidentelle au propriétaire, l'exploitant, le dirigeant de fait ou, toute personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire.

- en second lieu, responsabilité du fait d'autrui, c'est-à-dire du fait du capitaine. L'article 10 de loi de 1983 disposait que, compte tenu des circonstances de fait, et notamment de ses conditions de travail, le paiement d'une partie de l'amende prononcée à l'encontre du capitaine pouvait être mis à la charge du propriétaire. Cette disposition est désormais reprise à l'article L. 218-24 du Code de l'environnement. Il s'agit d'une disposition très rare en

⁷³ Nouvel alinéa 3 de l'article L. 218-10

droit pénal général puisque l'on est en présence d'une responsabilité indirecte du fait d'autrui, qui est indépendante de toute commission d'infraction par le propriétaire ou l'exploitant. Enfin, l'article L. 218-25 du Code de l'environnement prévoit la responsabilité pénale des personnes morales.

Paragraphe II : La répression pénale dans les eaux internationales

Le cadre juridique de la société internationale en matière de répression maritime est un système imparfaitement achevé : l'efficacité de cette dernière laisse à désirer et sa mise en œuvre est encore largement dépendante de la coopération des Etats et des gouvernements. En effet, le droit international ne connaît pas d'institution centralisée d'exécution forcée. Pour l'instant, la responsabilité internationale et la répression sont essentiellement conçues comme des institutions juridiques jouant d'Etat à Etat.

De police ou de sanction, les compétences restent nationales, malgré l'expression « contrôle international » souvent utilisée en matière maritime.

B- La compétence de police

La compétence de police passe par la constatation des infractions de rejets illicites, le droit d'intervention et de poursuite et la transmission des procès-verbaux.

- Constatation des infractions : il appartient aux Etats, en vertu du droit commun, de constater les infractions commise par les navires battant leur pavillon dans les espaces internationaux. Conventionnellement cependant, ces infractions peuvent être constatées par d'autres Etats. A ce titre, la Convention de Montego Bay accorde des pouvoirs d'enquête très étendus à l'Etat côtier et également à l'Etat du port.

En outre, la Convention MARPOL institue une obligation de coopération dans la recherche des infractions.

- Le droit d'intervention et de poursuite : le fondement de l'action de l'Etat concernant le droit d'intervention et le droit d poursuite résulte

principalement de l'article 111 de la Convention de Montego Bay, qui permet à l'Etat côtier de poursuivre jusqu'en haute mer le navire étranger soupçonné d'avoir contrevenu à ses lois et règlements. Le droit d'intervention s'applique non seulement aux infractions commises dans les eaux intérieures, territoriales mais aussi dans la ZEE ou sur le plateau continental. En matière d'environnement, ce droit permet à l'Etat côtier de se prémunir par des mesures unilatérales, y compris de contrainte, contre les conséquences dommageables d'une pollution provoquée par un navire étranger dans un espace international. Ce droit, qui se limite à la pollution accidentelle et à la protection des côtes de l'Etat intéressé, a été consacré à la suite de l'affaire du Torrey-Canyon en 1967.

- La transmission des procès-verbaux : selon la Convention MARPOL, l'Etat côtier ou du port qui constate une infraction dans son port ou en haute mer doit en informer l'Etat du pavillon et si l'Autorité ainsi informée « est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage le plus tôt possible conformément à sa législation » (art.4). L'article 218 chapitres 4 de la Convention de Montego Bay prévoit également la transmission du dossier de l'enquête effectuée par l'Etat du port à l'Etat côtier ou à l'Etat du pavillon sur leur demande.

La procédure ainsi instituée par les diverses conventions internationales paraît très peu efficace. Elle ne peut véritablement aboutir à une répression effective que grâce à la bonne volonté des Etats. En effet, la décision de l'opportunité d'engager des poursuites pour une infraction présumée dépend de l'appréciation souveraine de l'Etat du pavillon. Et la question devient plus délicate avec les pavillons de complaisance dans la mesure où les Etats qui ont recours à cette pratique ne n'arrivent pas à établir un contrôle effectif de tous les navires qui battent leur pavillon.

B- La compétence de sanction

En matière de sanction, il y a une règle primordiale : c'est la compétence de la loi du pavillon, mais celle-ci n'exclut pas la compétence de la loi du port d'un Etat étranger.

Le principe de l'application du droit du pavillon est une question de compétence d'ordre personnel. Cette compétence déploie ses effets en haute mer et dans les zones qui ne relèvent pas d'une souveraineté territoriale. Par l'immatriculation, l'Etat s'engage à surveiller les agissements des navires à qui il confère son pavillon⁷⁴. En cas d'infraction commise par en haute mer, seules les autorités judiciaires ou administratives soit de l'Etat du pavillon du navire au service duquel est le défendeur (souvent le capitaine), soit de l'Etat de la nationalité de ce dernier, peuvent être saisies de poursuites pénales contre ce dernier⁷⁵.

Quant à la loi du port, elle peut parfois s'appliquer en vertu du principe de territorialité. La souveraineté de l'Etat sur son territoire n'est pas sans limites et elle doit céder de plus en plus le pas aux exigences de collaboration et de solidarité des Etats dans le monde entier. Ceci étant, le principe de territorialité et son corollaire, l'application du droit national, sont appliqués de manière restrictive. Ainsi en matière de prévention de la pollution marine par les navires, les infractions relatives à l'état du navire ou à l'équipement du navire, sont naturellement de la compétence de l'Etat du pavillon. Mais elles sont également de celle de l'Etat du port étranger dans lequel l'infraction a été constatée. L'Etat dont les autorités ont constaté une infraction demeure donc libre de poursuivre lui-même ou de transmettre les procès verbaux à l'Etat du pavillon⁷⁶. Cependant, les poursuites engagées devront être suspendues si l'Etat du pavillon a engagé lui-même des poursuites dans les six mois suivant l'introduction de la première action. Toutefois, il n'en sera ainsi lorsque l'Etat du pavillon a manqué à plusieurs reprises à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires ou lorsque l'infraction a causé un dommage grave à l'Etat côtier, auquel cas ce dernier conserve sa compétence⁷⁷. Ces dispositions

⁷⁴ Art. 217 Convention de Montego Bay et art. 4 & 12 de la Convention MARPOL

⁷⁵ Art. 97 al. 1 Convention de Montego Bay

⁷⁶ Art. 218 et 220 de la Convention de Montego Bay

⁷⁷ Art. 228 de la Convention de Montego Bay

s'appliquent aussi si des rejets se sont produits en haute mer mais ont causé des dommages graves à l'Etat côtier. D'autre part, l'Etat du port peut engager des poursuites, si l'Etat du pavillon ne le fait pas, pour des infractions commises en haute mer sans qu'il n'ait subi lui-même de dommage.

SECTION II : La répression de la piraterie

Nous étudierons la procédure de répression de la piraterie d'abord à travers les dispositions de droit pénal interne puis ensuite au regard des éléments droit pénal international.

Paragraphe I : Compétence et procédure en droit interne.

S'agissant de la compétence des tribunaux, il est opportun de distinguer la compétence réelle et personnelle de la compétence territoriale.

La compétence réelle et personnelle est définie par l'article 17 de la loi du 10 avril 1825. Aux termes de cet article les auteurs du crime de piraterie sont jugés par les tribunaux maritimes. Ces tribunaux ont cessé d'exister lors de la mise en vigueur des textes établissant les tribunaux permanents des forces armées. Leur compétence souffrait cependant de plusieurs exceptions. Ainsi lorsqu'il existait des complices français ou naturalisés français autres que ceux qui avaient aidé ou assisté les coupables dans le fait même de la consommation du crime et que les poursuites étaient simultanément exercées contre les auteurs et leurs complices, l'affaire était renvoyée devant les tribunaux ordinaires. Le tribunal permanent des forces armées n'était donc compétent que lorsque les auteurs principaux n'avaient pas eu de complices ou n'avaient eu que des complices étrangers. La loi n° 82-621 du 21 juillet 1982 relative à l'instruction et au jugement des infractions en matière militaires et de sûreté d'Etat⁷⁸ a supprimé ces tribunaux en temps de paix. Les infractions jusqu'alors de leur compétence relèvent des juridictions de droit commun.

En ce qui concerne la compétence territoriale, le même article 17 dispose que s'il y a capture ou arrestation de personnes, le tribunal compétent est celui du chef-

⁷⁸ D.1982. 336

lieu de l'arrondissement maritime dans le port duquel les prévenus ont été amenés. Dans tous les autres cas, seront compétents le tribunal maritime de Toulon pour les crimes commis dans le détroit de Gibraltar, la mer Méditerranée, et le tribunal maritime de Brest, pour les crimes commis dans les autres mers. Lorsqu'un tribunal maritime aura été régulièrement saisi du jugement contre l'un des prévenus, ce tribunal jugera tous les autres prévenus du même crime à quelque époque qu'ils soient découverts et dans quelque lieu qu'ils soient arrêtés.

Quant à la procédure elle est caractérisée par la validité des prises maritimes. Aux termes de l'ordonnance de la marine d'août 1681 et de l'arrêté du 2 prairial an II, « sont de bonnes prises tous vaisseaux commandés par les pirates, forbans etc.... ». C'est une juridiction administrative, le conseil des prises, crée par un décret du 9 mai 1859 plusieurs fois modifié, qui en examine la validité. Ses décisions sont rendues à charge d'appel, et celui-ci est réglé dans des conditions qui en font la dernière survivance de la justice retenue ; elles peuvent faire l'objet d'un recours devant le chef de l'Etat statuant par décret sur avis de l'assemblée générale du Conseil d'Etat. Ce décret n'est pas susceptible d'un recours pour excès de pouvoir⁷⁹. La validité de la prise est une exception préjudicielle au jugement qui n'empêche ni les poursuites, ni l'instruction de la procédure criminelle.

La procédure présente quelques difficultés. En effet, la loi du 10 avril 1825 prévoit que la procédure de l'instruction et du jugement est celle prescrite par le règlement du 12 novembre 1806. Or ce dernier a été abrogé par les articles 90 et 91 du code de justice militaire du 8 juillet 1965 et remplacé par celui résultant de la loi du 21 juillet 1982 relative au jugement des infractions en matière militaire et de sûreté de l'Etat. Cette procédure semble dépassée et n'est plus adaptée à l'évolution que connaissent les actes de piraterie de nos jours. La France n'a pas modernisé les lois dans ce domaine peut-être parce que les côtes françaises n'étant pas sujettes aux attaques pirates, l'on peut comprendre pourquoi les lois internes n'ont pas été modernisées dans ce domaine..

⁷⁹ CE 14 mars 1924, RDP 1924. 224

Paragraphe II : L'exercice du pouvoir répressif au plan international

L'article 100 de la Convention de Montego Bay dispose que tous les Etats doivent coopérer « dans toute la mesure du possible » à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant pas de la juridiction d'aucun Etat. La piraterie maritime, crime du droit des gens, constitue une importante dérogation à la compétence exclusive de l'Etat du pavillon et les navires publics de tous pavillons ont compétence pour agir contre ces ennemis du genre humain.

Jusqu'en 1988, la sécurité de la navigation maritime n'était couverte par aucun instrument conventionnel. Après l'émoi suscité par l'affaire de l'Achille Lauro, une convention pour la répression des actes illicites contre la navigation maritime est adoptée le 10 mars 1988⁸⁰. Cette convention définit les compétences de police et de juridiction des Etats en cas d'actes illicites perpétrés contre la navigation maritime.

En matière de compétence de police, tout Etat peut saisir un navire pirate ou un navire capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir des pirates, appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord dudit navire en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant pas de la juridiction d'aucun Etat⁸¹. Toute saisie pour cause de piraterie ne peut être exercée que par des navires de guerre affectés à un service public et autorisés à cet effet⁸². Si les soupçons sont dénués de fondement et que le navire appréhendé n'a commis aucun acte les justifiant, l'Etat qui a appréhendé le navire suspect de piraterie, est responsable vis-à-vis de l'Etat dont le navire a la nationalité, de toute perte ou de tout dommage causé par la capture⁸³.

Du point de vue de la compétence de juridiction, il est prévu que les tribunaux de l'Etat capteur peuvent se prononcer sur les peines à infliger ainsi que sur les mesures à prendre à l'égard du navire, de l'équipage, ou des biens, réserve faite des droits des tiers de bonne foi⁸⁴. Les sanctions varient au gré des législations nationales et se prononcent aussi sur le sort et l'affectation des biens propres aux pirates (navire, armes, munitions) sont partagés entre l'Etat capteur et l'équipage du

⁸⁰ D. MONTAZ, *Annuaire fr. de dr. Int.*, 1988. 589 ;

⁸¹ Art. 105 de la Convention du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la navigation maritime

⁸² Art. 107 de la convention susvisée

⁸³ Art. 106 de la convention susvisée

⁸⁴ Art. 105 de la convention susvisée

navire qui s'en est emparé ; ceux qui avaient été capturés par les pirates sont restitués à leurs propriétaires de bonne foi

Conclusion Générale

Le code disciplinaire et pénal de la marine marchande bénéficie de deux originalités par rapport à celle des autres professions assujetties à une discipline. Tout d'abord, elle a le privilège de disposer de peines restrictives ou privatives de liberté comparables à celles du droit pénal commun mais inconnues des autres droits disciplinaires à l'exception de l'armée dont s'est inspiré la législation de la marine marchande. En second lieu, en dressant la liste des fautes graves et des fautes légères, le droit disciplinaire de la marine marchande crée une hiérarchie dans la gravité des comportements, et en appliquant le principe de la proportionnalité de la sanctions et de la faute, il prévoit une échelle de peines qui lie les principes consacrés dans le domaine disciplinaire deux principes de droit pénal, «Nullum crimen sine lege», «Nulla poena sine lege».

Quant au droit pénal de la marine marchande, quelque soit son originalité par rapport au droit pénal général, il est hors de doute qu'il en suit les principes lorsque aucune disposition particulière ne vient y déroger. Ceci étant, les dérogations sont relativement nombreuses sur le triple plan de l'infraction, de la procédure et de la sanction. L'application du CDPMM, dorénavant peu courante sur les paquebots et les cargos, a, en revanche, totalement disparu sur les bateaux de pêche. En ce début du XXI ème siècle, l'application du CDPMM revêt un nouveau visage, celui du dialogue énergique et de la mise en garde, au détriment de la réprimande systématique.

Il appartient en principe aux juridictions françaises de droit commun de connaître des infractions commises à bord des navires français. C'est la règle fondamentale cependant, la connaissance des contraventions et des délits appartient aux tribunaux maritimes commerciaux ou aux juridictions de droit établies aux articles 36 et 36 bis du CDPMM. La procédure suivie devant le TMC est empreinte d'un véritable particularisme. La mise en œuvre de l'action publique et de l'instruction est assurée par l'administrateur des affaires maritimes compétent. A cela s'ajoute l'absence de constitution de partie civile et de l'impossibilité de procéder à une citation directe. Enfin, il est à noter que le TMC statue sans appel, sa décision étant seulement susceptible de recours en cassation ; on dit qu'il statue en dernier ressort. Tout ceci confère au TMC un caractère de juridiction d'exception qui tend à s'estomper du fait qu'il est présidé par un juge de droit commun.

Avec la recrudescence des attaques terroristes et le développement de la criminalité organisée, les transports maritimes sont devenus très vulnérables. Les

transports maritimes n'échappent plus désormais aux actions terroristes. La communauté internationale a-t-elle dû revoir les dispositions en vigueur afin d'assurer la meilleure protection possible des navires, des personnes présentes à bord, et plus généralement le transport maritime en dotant le secteur du transport maritime moyens afin de lutter plus efficacement contre le terrorisme. D'où l'adoption du CODE ISPS dont les dispositions vise à assurer une meilleure protection des navires, des personnes embarquées ou présentes à bord, des installations portuaires, plus généralement toute la chaîne de transport maritime. Il demeure que l'application de ces mesures ambitieuses nécessite des moyens matériels et humains supplémentaires, engage la responsabilité d'agents de sûreté, qu'ils soient de l'installation portuaire, de la compagnie, du navire, et implique pour être pleinement efficace une coordination entre ces différents intervenants.

La mise en œuvre de ces mesures sera sans doute délicate surtout pour les capitaines de navires. La nouvelle réglementation internationale induit une extension de leurs missions et de leurs responsabilités. Ils seront désormais conduits à exercer un rôle nouveau au titre de la sûreté du navire compte tenu de la mise en œuvre du plan de sûreté. Dans ces conditions, lors d'évènements terroristes, le capitaine pourrait-il voir sa responsabilité engagée ? La question de la responsabilité du capitaine se posera ainsi dans des termes nouveaux et à notre avis, il semble un peu trop tôt d'apporter une réponse à la question. Néanmoins il ne serait pas souhaitable que le problème de la sûreté relève du même traitement que celui de la répression des délits de pollution.

En effet, les déballastages sauvages effectués sans vergogne et par temps de brume ont contribué à faire réagir la communauté internationale. La convention MARPOL tout comme la convention de Montego Bay incrimine ces agissements illégaux qui représentent encore entre 1,5 et 2 millions de tonnes d'hydrocarbures rejetées en mer. Sur ce total, seuls 9% des infractions sont constatées et 2% seulement des recours en justice aboutissent du fait de la difficulté à apporter la preuve du délit⁸⁵ et des classements sans suites opérés par l'Etat du pavillon dans la plupart des cas. Avec la nouvelle loi portant adaptation de la justice aux nouvelles formes de criminalité, le système français de répression des infractions de pollution des mers par hydrocarbures a progressé, que ce soit du point de vue de l'infraction

⁸⁵ Ministère de l'environnement : « La pollution des mers par les hydrocarbures, recueil des preuves concernant les rejets en provenance des navires ». Bureau de Prévention et de la Protection Marine, Paris 1993, p. 52

ou de la procédure mise en œuvre. La nouvelle législation traduit la volonté de sanctionner lourdement tous les responsables. Ainsi s'explique le paiement de l'amende mis à la charge du propriétaire. Par ailleurs, avec la multiplication du montant des amendes, on note un renchérissement du coût du rejet illicite. Mieux, la volonté de spécialiser l'appareil judiciaire qui passe nécessairement par une spécialisation des tribunaux et une meilleure reconnaissance des preuves apportée constitue une avancée notable dans le dispositif de répression des rejets illicites.

Bibliographie

I- OUVRAGES GENERAUX

BONASSIES (Pierre) : Cours de Droit Maritime, Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille 2003- 2004, inédit.

LEVASSEUR (Georges) ; CHAVANNE (Albert) ; MONTREUIL (Jean) ; BOULOC (Bernard) : Droit Pénal Général et Procédure Pénale, 13ème édition, Sirey, 1999

PRADEL (Jean) : Manuel de Droit Pénal Général, 14ème édition revue et augmentée, CUJAS, 2001.

RODIERE (René) : Traité Général de Droit Maritime ; Les Gens de Mer, par JAMBU - MERLIN (Roger), Dalloz, Paris 1978.

RODIERE (René), PONTAVICE (du) (Emmanuel) : Droit Maritime, Précis Dalloz, 11ème édition 1991.

II- OUVRAGES SPECIAUX

BESSON (A.), COMBADIEU (R.), SIMEON (J.) : Les Transports devant la Loi Pénale, Rousseau & Cie, 1952.

BOISSON (Philippe) : La Sécurité en mer, Grafic Foto, 1980.

GUIHAL (D.) : Droit Répressif de l'Environnement, Economica, 2000.

JEANSON (Ph.) : Droit Répressif de l'Environnement marin (Développements Récents), Economica, 1988.

MICHELL (Ronald) : Intentional Oil Pollution at Sea , the MIT press Cambridge, Massachusetts, London, England, 1994 .

ROBERT (J. H.), REMOND – GOUILLOUD (Martine) : Droit Pénal de l'Environnement, Masson, 1983.

WU CHAO: La Pollution du Fait du Transport Maritime des Hydrocarbures, Pedone, 1994.

III- ARTICLES

BEURIER (J-P.) : La sécurité maritime et la protection de l'environnement : limites et évolutions, DMF 2004, n° 645, p. 99.

BRAJEUX (G.) : La pollution marine intentionnelle : les limites de la politique répressive, Journal de la Marine Marchande, 31 mars 2000, p. 576.

HUET (A.) : La loi du 31 mai 1990 modifiant la loi du 5 juillet 1983, Rev. Jur. Env. 1991/1, p. 9 à 21.

HUET (A.) : Le délit de pollution involontaire de ma mer par les hydrocarbures, Rev. Jur. Env., 1979, p. 3.

LEOST (R.) : Les délits de pollution des eaux marines, DMF 1996, n°564, p. 963.

MARQUES (Ch.) : La répression des rejets illicites d'hydrocarbures : 1983 – 2003, 20 ans d'évolution législatives et jurisprudentielle, DMF 2004, n° 647, p. 306.

REMOND-GOUILLOUD (M.) : Anatomie d'un monstre marin, la loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution des mers par hydrocarbures, DMF déc. 1983, n°420, p. 703.

REMOND-GOUILLOUD (M.) : MARPOL : mode d'emploi (De quelques avancées dans la répression des rejets prohibés d'hydrocarbures, DMF 2002, n° 631, p. 399.

RENAUT (M-H.) : La répression des fautes disciplinaires de la marine marchande, DMF 2002, 195.

IV- SITES INTERNET

http://www.afcan.org/dossiers_juridiques/tmc.html (Délits maritimes et Tribunal maritime commercial).

<http://www.reseauvoltaire.net/article9614.html> (Communiqué de la Commission européenne sur la lutte contre le terrorisme maritime, 8 mai 2003).

Annexe

Tableau n° 1

| <i>Pavillon du Navire</i> | <i>Lieux du rejet</i> | | |
|---|--|--|---------------------------------------|
| | <i>Eaux Territoriales</i> | <i>Zone Economique Exclusive</i> | <i>Haute mer</i> |
| <i>Navire Battant Pavillon français</i> | <i>TGI du littorale maritime spécialisée</i> | <i>TGI du littorale maritime spécialisée</i> | <i>TGI de Paris</i> |
| <i>Navire Battant Pavillon Etranger</i> | <i>TGI du littorale maritime spécialisée</i> | <i>TGI du littorale maritime spécialisée</i> | <i>Tribunal de l'Etat du pavillon</i> |

Règles de Compétence applicable en matière de rejet opérationnel

Tableau n°2

| <i>Pavillon du Navire</i> | <i>Lieux du rejet</i> | | |
|---|--|--|---------------------------------------|
| | <i>Eaux Territoriales</i> | <i>Zone Economique Exclusive</i> | <i>Haute mer</i> |
| <i>Navire Battant Pavillon français</i> | <i>TGI du littorale maritime spécialisée</i> | <i>TGI du littorale maritime spécialisée</i> | <i>TGI de Paris</i> |
| <i>Navire Battant Pavillon Etranger</i> | <i>TGI de Paris</i> | <i>TGI de Paris</i> | <i>Tribunal de l'Etat du pavillon</i> |

Règles de Compétence applicable en matière de rejet accidentel

TABLE DES MATIERES

| | |
|--|-----------|
| SIGLES ET ABREVIATIONS | 3 |
| INTRODUCTION GENERALE | 4 |
| PREMIERE PARTIE :LE DOMAINE DU DROIT PENAL MARITIME | 7 |
| CHAPITRE 1 : LE DROIT DISCIPLINAIRE ET PENAL DE LA MARINE MARCHANDE | 9 |
| SECTION I : Les infractions disciplinaires | 9 |
| Paragraphe I : Les fautes disciplinaires et leurs sanction | 10 |
| Paragraphe II : La réaction disciplinaire | 12 |
| A- La réaction disciplinaire en cas de faute légère | 12 |
| B- La réaction disciplinaire en cas de faute grave | 13 |
| 1. Les préalables de l'audience | 13 |
| 2- L'audience | 14 |
| 3- Les lendemains de l'audience | 14 |
| SECTION II : Les infractions pénales. | 16 |
| Paragraphe I : Les infractions liées à la navigation maritime | 16 |
| A- L'absence irrégulière et l'abandon de poste | 16 |
| B- Infractions touchant la police intérieure du navire | 17 |
| C- Les infractions concernant la police de la navigation | 19 |
| Paragraphe 2 : L'abordage | 20 |
| A- Dispositions relatives au capitaine, chef de quart et pilote | 21 |
| B- Dispositions exclusives au capitaine | 22 |
| CHAPITRE 2 : LES INFRACTIONS RELATIVES A LA POLLUTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN, A LA SECURITE ET A LA SURETE DU TRAFIC MARITIME | 24 |
| Section I : Les infractions de rejets illicites d'hydrocarbures par le navires | 25 |
| Paragraphe I : Les textes répressifs | 25 |
| A- Les conventions internationales. | 25 |
| B- L'arsenal juridique français | 27 |
| Paragraphe 2 : Les éléments constitutifs de l'infraction de rejet illicite | 28 |
| A- La pollution accidentelle | 28 |
| B- La pollution opérationnelle | 29 |
| Section II : Les infractions relatives à la sécurité et la sûreté du trafic maritime. | 31 |
| Paragraphe I : La piraterie | 32 |
| A- Dispositions de droit pénal interne | 32 |
| B- Eléments de droit pénal international | 34 |
| Paragraphe II : Le code ISPS | 35 |
| A- La sûreté des navires et des compagnies maritimes | 36 |
| 1. La détection des menaces | 36 |
| 2. La responsabilité des intervenants | 37 |
| B- La sûreté des installations portuaires | 38 |

| | |
|---|-----------|
| DEUXIEME PARTIE : LA PROCEDURE PENALE MARITIME | 40 |
| Section I : Composition et Compétence | 42 |
| Paragraphe I : Composition du Tribunal Maritime Commercial | 43 |
| Paragraphe II : Compétence du Tribunal Maritime Commercial | 45 |
| Section II : La procédure devant le Tribunal Maritime Commercial. | 46 |
| Paragraphe I : L'enquête préliminaire et l'instruction | 46 |
| Paragraphe II : L'audience et le jugement | 47 |
| A- L'audience | 48 |
| B- Le jugement | 49 |
| C- L'autorité de la chose jugée des décisions du TMC | 49 |
| | |
| CHAPITRE 2 : LA REPRESSION DES INFRACTIONS MARITIMES PAR LES TRIBUNAUX DE DROIT COMMUN | 52 |
| | |
| SECTION I : La répression des infractions de rejets illicites | 52 |
| | |
| d'hydrocarbures | 52 |
| Paragraphe I : La mise en œuvre procédurale de la répression | 52 |
| A- La compétence des tribunaux répressifs | 52 |
| B- La preuve de l'infraction de rejet illicite | 55 |
| Paragraphe II : L'étendue de la répression. | 57 |
| A- Les peines encourues par le capitaine | 58 |
| B- Les autres responsables. | 59 |
| Paragraphe II : La répression pénale dans les eaux internationales | 60 |
| B- La compétence de police | 60 |
| B- La compétence de sanction | 62 |
| | |
| SECTION II : La répression de la piraterie | 63 |
| Paragraphe I : Compétence et procédure en droit interne. | 63 |
| Paragraphe II : L'exercice du pouvoir répressif au plan international | 65 |
| | |
| CONCLUSION GENERALE | 67 |
| | |
| BIBLIOGRAPHIE | 71 |
| | |
| ANNEXE | 74 |