



Centre de Droit Maritime et des Transports

UNIVERSITÉ DE DROIT, D'ÉCONOMIE ET DES
SCIENCES D'AIX-MARSEILLE III

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE

**L'ÉVOLUTION DE LA REPRESSION PENALE DE LA
POLLUTION MARITIME PAR HYDROCARBURES**



Mémoire de Master II de Droit Maritime et des Transports
Présenté par Leslie MONTEIL
Sous la direction du Professeur Christian SCAPEL

Année universitaire 2008/2009

Abstract

Oil pollution of the seas was always recognized as a problem in the environmental protection. Huge oil spills led to elaborate a high level of repression.

Since the integration of the MARPOL Convention in French law, the legislator chose the criminalization of environmental law. The national rules had improved and developed repressive measures. Implement of Community regulation is now to be done with special directive for pollution from ships.

Relevant courts apply the law and therefore maintain the control of repression. They aim the goal to punish with penalties and fines amount to a more and more high sum. Nevertheless, competence of the coastal State where occurred a pollution is competed with the competence of the flag State through new proceedings allowing the "repatriation" of the file.

La pollution maritime par hydrocarbures a toujours été source de préoccupations pour la protection de l'environnement marin et les grandes marées noires ont largement contribué à la construction d'une réglementation élaborée.

Depuis l'intégration de la Convention MARPOL dans le droit interne, le législateur français a emprunté la voie de la pénalisation des infractions de pollutions. La réglementation nationale a toujours su évoluer pour perfectionner la répression pénale. Elle doit désormais incorporer les normes communautaires qui occupent une place importante en la matière.

Les juridictions compétentes sont garantes de l'effectivité de cette législation répressive et prononcent des sanctions visant à dissuader les auteurs de l'infraction. Les peines prononcées sont généralement des amendes dont le montant n'a cessé d'augmenter. Toutefois, la compétence de l'Etat côtier subissant une pollution est désormais concurrencée par l'accroissement des procédures de dépaysement reconnaissant la compétence de l'Etat du pavillon.

Remerciements

Je tiens tout d'abord à adresser mes plus sincères remerciements à mes professeurs, Messieurs Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, pour la qualité de leur enseignement théorique mis en valeur par une interprétation pratique.

J'exprime également mes sincères remerciements à tous les enseignants pour le partage de leur savoir pour le droit maritime.

Je souhaite également remercier les professionnels qui m'ont accordé de leur temps pour répondre à mes multiples interrogations.

“How inappropriate to call this planet Earth when is it quite clearly Ocean”
[Quelle idée d’appeler cette planète “Terre” alors qu’elle est clairement océan]

Arthur C. Clarke, Livre vert sur une politique maritime de l’Union

Sommaire

Abstract.....	2
Remerciements.....	3
Sommaire.....	5
Liste des principales abréviations et acronymes.....	6
Introduction.....	7
<i>PARTIE I : L'INTENSIFICATION DES SOURCES DE LA REGLEMENTATION PENALE DE LA POLLUTION MARITIME PAR HYDROCARBURES</i>	Erreur ! Signet non défini.
<i>Chapitre 1 : Une législation nationale s'appuyant sur un texte international</i>	Erreur ! Signet non défini.
Section 1 : La Convention MARPOL, une convention internationale incriminant l'infraction	Erreur ! Signet non défini.
Section 2 : La nouvelle loi de 2008, une réglementation nationale définissant les sanctions pénales	Erreur ! Signet non défini.
<i>Chapitre 2 : Une réglementation influencée par des normes communautaires.</i>	Erreur ! Signet non défini.
Section 1 : L'édition de normes pénales par l'Union européenne en matière de pollution maritime	Erreur ! Signet non défini.
Section 2 : La délicate coexistence des normes communautaires et des conventions internationales	Erreur ! Signet non défini.
<i>PARTIE II : L'EFFECTIVITE CROISSANTE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA REPRESSION PENALE</i>	Erreur ! Signet non défini.
<i>Chapitre 1 : L'effet dissuasif de la sanction de l'infraction</i>	Erreur ! Signet non défini.
Section 1 : La définition de l'infraction du rejet d'hydrocarbures sensiblement élargie	Erreur ! Signet non défini.
Section 2 : La politique dissuasive des tribunaux	79
<i>Chapitre 2 : La garantie du déclenchement de la procédure pénale</i>	Erreur ! Signet non défini.
Section 1 : Du constat de l'infraction à la procédure de dépaysement	Erreur ! Signet non défini.
Section 2 : La procédure de dépaysement approuvée au niveau national	Erreur ! Signet non défini.
Conclusion.....	Erreur ! Signet non défini.

Bibliographie..... **Erreur ! Signet non défini.**

Annexes.....120

Tables des matières128

Liste des principales abréviations et acronymes

AESM	Agence Européenne pour la Sécurité Maritime
AFCAN	Association française des capitaines de navires
CEDRE	Centre de documentation, de recherche, et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
CJCE	Cour de justice des Communautés européennes
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer
CROSS	Centre régional opérationnel de sauvetage et de surveillance
OMI	Organisation Maritime Internationale
SGM	Secrétariat Général de la Mer
TCE	Traité sur la Communauté européenne
TGI	Tribunal de grande instance
TUE	Traité sur l'Union européenne
UE	Union européenne
ZEE	Zone économique exclusive
ZPE	Zone de protection écologique

Introduction

Dix années se seront bientôt écoulées depuis le naufrage de l'Erika et son impact sur la protection de l'environnement marin est toujours aussi fort. Depuis ces dernières années, la préservation du milieu maritime est progressivement revenue comme une priorité politique et a été régulièrement rappelée par les gouvernements français successifs, en particulier depuis la déclaration de Jacques Chirac au sommet franco-espagnol à Malaga. La France a pris conscience de son patrimoine marin qui représente le deuxième domaine maritime mondial. Cette année, le Grenelle de la mer¹ a été l'occasion, un an après le Grenelle de l'environnement, de rappeler que l'environnement marin est un milieu fragile devant faire face au gigantisme croissant des bâtiments de mer qui le traversent.

La mer est le lieu privilégié de pollutions dont 80% proviennent des activités terrestres et 20 % des activités maritimes.² Ces dernières sont génératrices de divers types de pollutions : atmosphériques (cheminées des navires), marines (substances liquides nocives, chute à la mer de la cargaison contenant des substances toxiques ou rejets de déchets domestiques). Toutefois, la plus symbolique, la plus ancienne et la plus médiatisée des pollutions marines reste sans conteste, pour l'opinion publique, la pollution par hydrocarbures.

Les grandes marées noires ou la souillure des plages en période estivale³ sont autant d'évènements qui font prendre conscience de la nécessité de lutter contre ce phénomène récurrent. Mais contrairement à une opinion largement répandue, les accidents ne sont pas la principale cause de la pollution par hydrocarbures. Si les catastrophes arrivent à mobiliser l'opinion publique, elles ne représentent que 10% de la pollution par hydrocarbures contre 90% de déversements volontaires.⁴ A l'inverse des pollutions accidentelles, les pollutions

¹ Les tables rondes finales du Grenelle de la mer ont eu lieu du 10 au 15 juillet 2009

² Le livre bleu des engagements du Grenelle de la mer – 10 au 15 juillet 2009

³ Un navire industriel a rejeté des hydrocarbures au large de Marseille début juillet polluant les plages de Marseille à Cassis, le défaut de preuve lui a permis ce rejet en toute impunité - *La Provence.com du 8 juillet 2009*

⁴ Source CEDRE, Le Monde du 4 octobre 2008, mais selon les sources, les pollutions accidentelles varient entre 2,5% (Bulletin d'études de la marine n°43 décembre 2008) et 5% (REYNAUD Christian, *Transport et environnement en Méditerranée*, édition les Fascicules du plan bleu, 1989). La source la plus récente est ici privilégiée

opérationnelles sont délibérées et proviennent de l'exploitation normale du navire. Même si les hydrocarbures peuvent être rejetés en mer dans les limites prescrites par la réglementation, ils doivent normalement être vidés dans des installations portuaires adaptées. Techniquement, la pollution maritime par hydrocarbures est générée par des ballasts à boue ou des caisses de décantation. Elle résulte de la présence d'hydrocarbures à bord du navire d'une part nécessaires à sa propulsion (huiles, déchets créés par la dégradation du fuel lourd - environ 500 kilos par jour) et d'autre part du contenu de sa cargaison (lors des opérations nettoyage des cuves ou de ballastage).⁵ Ces types de pollution sont souvent associés, à tort, aux termes de « dégazage » et de « déballastage » : le déballastage est en fait l'opération de pompage d'eau dans les « *ballasts tanks* » pour rééquilibrer le navire afin d'assurer une meilleure navigation. Les navires qui n'utilisent pas ce système se servent de leurs cuves pour ajuster les poids en balance et ces cuves doivent alors être nettoyées pour recevoir l'eau. Cette opération constituera le dégazage. Les pollutions accidentelles sont, quant à elles, facilement imaginables ; elles sont le fait d'un évènement de mer, d'un abordage, d'un naufrage, ou d'un échouement entraînant le déversement de la cargaison.

Face à ces accidents, la baisse du niveau de tolérance de l'opinion publique a été un formidable levier de pression sur les gouvernements pour qu'ils agissent contre la pollution. Il n'en a pourtant pas toujours été ainsi. C'est la pollution opérationnelle à laquelle les premières réglementations faisaient référence. Les rejets d'hydrocarbures ont vite été perçus comme la source d'un grave préjudice écologique pour l'océan. Mais c'est avec l'évolution du transport maritime et l'augmentation de la capacité des navires que le danger s'est fait plus menaçant. La réaction est venue au niveau international de la part des organisations non gouvernementales (ONG) durant la première partie du XXe siècle lorsque les ports commençaient à subir une augmentation croissante des rejets opérationnels. Ces ONG ont fait pression sur les autorités pour provoquer une conférence gouvernementale. Une première conférence s'est tenue en 1926 aux Etats Unis, suivie d'une seconde en Grande Bretagne en 1935 pour s'accorder sur l'action à mener contre ce fléau. Les textes issus de ces conférences n'ont cependant pas été suivis d'effet faute de réunir les ratifications nécessaires à leur entrée en vigueur.

⁵ BEURIER Jean-Pierre & Collectif, *Droits maritimes*, édition Dalloz-Sirey, Dalloz Action, 2006-2007

Cette tentative de réglementation n'aura pourtant pas été inutile. Le développement du transport maritime, ayant pour conséquence l'augmentation des déversements volontaires, a rendu inévitable l'organisation d'une nouvelle conférence internationale et c'est la Grande Bretagne qui, une nouvelle fois, l'a provoquée à Londres en 1954. Le succès de cette conférence a donné naissance à la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures de 1954, aussi appelée Convention OILPOL. C'est le premier texte international qui régleme la pollution par hydrocarbures. Elle est la première d'une longue liste de conventions élaborées pour réduire, prévenir, réparer et sanctionner les pollutions. Toutefois, si ce sont les pollutions provenant de l'exploitation des navires qui ont provoqué la première réaction normative, ce sera par la suite la succession d'accidents qui va pousser à la création et à la modernisation des textes.

La première grande marée noire reste encore dans les mémoires. Le 18 mars 1967, le Torrey Canyon, tanker libérien, et ses 121 000 tonnes de pétrole brut s'échouent au large des côtes britanniques.⁶ Cette catastrophe a révélé la carence du droit international à faire face à ce type d'accident car la réglementation concernant la prévention ou la réparation des dommages dus à la pollution maritime était inexistante. La Convention OILPOL ne visait en effet que les pollutions du fait de l'exploitation des navires marchands, laissant hors de son champ d'application les pollutions accidentelles. Les amendements à cette convention de 1962 et de 1969 n'eurent aucun effet et les premières mesures préventives ont été instaurées par un amendement de 1971⁷ à la suite du Torrey Canyon. Elément déclencheur, cet accident avait pourtant été précédé de nombreux autres cas de pollutions.⁸

Ainsi, depuis plus d'un demi-siècle, les déversements accidentels par hydrocarbures se sont succédés et la législation en matière de pollution s'est enrichie. Le Torrey Canyon fut également à l'origine de l'adoption de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (CLC) et de la Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures. Cette dernière définit les prérogatives des Etats

⁶ Site Internet CEDRE (www.cedre.fr)

⁷ BOISSON Philippe, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, édition Bureau Veritas, janvier 1998

⁸ Pour plus de détails sur ces pollutions : DU PONTAVICE Emmanuel, *La pollution des mers par les hydrocarbures*, édition Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1968

côtiers à prendre des mesures préventives en haute mer contre les navires qui représentent un risque de dommage imminent.⁹ Le naufrage de l'Amoco Cadiz au large des côtes du Finistère en 1978 a accéléré la procédure d'introduction de la Convention MARPOL. En France, il est aussi à la base de la création du CEDRE et de la refonte du plan de lutte POLMAR. En 1989, en Alaska, l'Exxon Valdez, la marée noire la plus importante et la plus coûteuse jamais rencontrée, incite les Etats-Unis à adopter l'Oil Pollution Act, instituant un mécanisme de responsabilité civile très strict, mais aussi la Convention internationale de 1990 sur la réparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (ORPC). A partir de l'Erika, en décembre 1999, les législations nationale et communautaire ont gravi un échelon avec l'adoption des paquets ERIKA I, II, III dont le processus a été précipité en 2002 par la pollution du Prestige survenue au nord est de l'Espagne.

Toutes ces réglementations devaient être utilement complétées par des actions pratiques, ce qui a donné naissance à divers accords de coopération régionaux. Le plus connu est l'accord de Bonn, première convention régionale sur la prévention de la pollution, créé à la suite du Torrey Canyon et consacré à la zone de la Mer du nord et de la Manche.

Ces différents textes s'inscrivent depuis maintenant plus d'un demi siècle dans la construction et le perfectionnement de la réglementation de la pollution par hydrocarbures. Ils ne sont pourtant pas venus à bout de ces pollutions qui restent une menace permanente pour l'environnement. Il est vrai qu'ils ne visent pas tous les mêmes objectifs et recouvrent des aspects aussi divers que la coopération, l'intervention, la réparation ou la répression de la pollution par hydrocarbures. Cependant, celui qui a été le plus efficace en matière de réduction des rejets d'hydrocarbures est la Convention MARPOL, héritière de la Convention OILPOL.

Cette convention MARPOL fait partie des conventions qui édictent des normes techniques renforçant la sécurité de certains types de navires, à distinguer des conventions donnant des pouvoirs à l'Etat en cas d'incident au large de ses côtes (INTERVENTION et OPRC).¹⁰ La convention MARPOL représente le pilier de la répression de la pollution maritime par hydrocarbures et a été renforcée à chaque marée noire. « *L'histoire montre comment les*

⁹ GOLD Edgar, *Gard Handbook on Marine Pollution*, Arendal, Assuranceforeningen, 1985

¹⁰ BOISSON Philippe, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, édition Bureau Veritas, janvier 1998

marées noires beaucoup moins nocives que les vidanges de soutes, mais capables de déclencher une vive réaction politique, ont contribué à l'efficacité d'un appareil répressif qui n'en avait jusque là aucun. »¹¹ Ce texte international a été élaboré par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'institution réglementant la pollution par hydrocarbures. Un de ses domaines d'activité est en effet la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution par le transport maritime, dont les objectifs sont fixés à l'article 1^{er} de sa charte constitutive.¹²

La Convention MARPOL va alors être intégrée dans le droit national pour définir le régime de responsabilité pénale. La responsabilité pénale doit ainsi être opposée à la responsabilité civile qui suit un objectif tout à fait différent. Alors que la responsabilité civile a pour finalité la réparation du dommage causé, la responsabilité pénale, elle, protège l'intérêt général et punit les dommages causés à la société. La répression pénale poursuit le but social de punir celui qui désobéit aux règles fixées par l'Etat.

La transposition de cette convention internationale va faire apparaître une nouvelle forme de droit en fusionnant le droit de la mer avec le droit pénal. La personne responsable d'une pollution maritime par hydrocarbures sera reconnue dans la société comme un « délinquant de la mer » et des mesures concrètes seront apportées pour répondre au danger croissant, toujours dans le sens d'une plus grande rigueur. Toutefois, la difficulté de l'application du droit pénal au milieu maritime suscite un intérêt juridique particulier qui motivera l'objet de cette étude approfondie de l'infraction de pollution.

L'intégration de cette Convention MARPOL fut l'objet de la loi du 5 juillet 1983 qui réprime les infractions prévues par le texte international, abrogeant ainsi la loi du 26 décembre 1964 relative à la Convention OILPOL. Cette loi de 1983, codifiée depuis 2000¹³ dans le Code de l'environnement aux articles L218-10 à L218-31, fut modifiée à de nombreuses reprises pour renforcer la répression et reprend les règles 15 et 34 (anciennes règles 9 et 10) de l'Annexe I de la Convention MARPOL relatifs à l'interdiction du rejet des hydrocarbures.

¹¹ REMOND – GOUILLOUD Martine, « *Pollution des mers et droit : un choc de civilisations. Martine* », DMF, Janvier 2009, n° 699, p.98

¹² Art. 1^{er} a) de la Charte constitutive de l'OMI fixant les objectifs de l'organisation : “ (...) to encourage the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships”

¹³ Deux ordonnances n° 2000-914 du 18 septembre 2000 et n° 2001/321 du 11 avril 2001

De plus, même si la répression pénale de la pollution par hydrocarbures s'est organisée autour de la Convention MARPOL, l'action de l'Union européenne ne doit plus être négligée. La protection de l'environnement a toujours été une des priorités de la politique de la Communauté européenne et le naufrage de l'Erika l'a conduit à adopter les paquets Erika I, II et III et une réglementation pénale relative à la pollution provoquée par les rejets des navires. Le droit communautaire s'imisce ainsi entre droit national et droit international avec la même optique de transposition de la Convention MARPOL.

Les lois ont donc évolué en prenant en compte les principaux facteurs de la pollution. D'une part, l'importance du facteur humain est indéniable ; c'est la raison pour laquelle l'action de la personne physique est au cœur de la répression. Une simple erreur humaine ou un acte délibéré de rejets d'hydrocarbures est vécu en France comme un acte répréhensible. D'autre part, avec une mer fermée à faibles marées comme la mer Méditerranée, la vigilance est redoublée car elle se trouve particulièrement exposée aux dangers de la pollution. Elle représente un pourcentage minime de la surface du globe mais reçoit 17% des déchets d'hydrocarbures du monde, soit 305 000 tonnes¹⁴ par an, ce qui représente 15 fois la pollution provoquée par l'Erika. Une pollution produite dans cette zone sensible aurait des conséquences beaucoup plus dommageables qu'une pollution dans les océans.¹⁵

La Convention MARPOL a effectivement contribué à une baisse significative des rejets d'hydrocarbures mais la menace de pollution par hydrocarbures persiste. Il est donc essentiel de sanctionner de manière dissuasive les « pollueurs des mers ». Une nouvelle preuve en est donnée avec la dernière loi du 1^{er} août 2008 sur la responsabilité environnementale modifiant la loi de 1983, déjà réformée en 2004. Cette loi de 2004 avait rehaussé le montant des amendes pénales et une diminution des rejets volontaires d'hydrocarbures a été observée.¹⁶ Avec la loi de 2008, une étape supérieure vient d'être franchie. C'est maintenant l'élimination presque totale des rejets qui

¹⁴ Selon Jean-Michel Huet, interrogé dans le Journal de la marine marchande du 19 juin 2009 p.14-15

¹⁵ REYNAUD Christian, *Transport et environnement en Méditerranée*, édition les Fascicules du plan bleu, 1989

¹⁶ Contact Préfecture maritime de la Méditerranée

est visée. D'autant plus que l'organisation INTERTANKO¹⁷ note depuis 2005 une remontée des déversements accidentels.¹⁸

Cette réforme de 2004 avait été largement commentée ; il sera donc opportun pour ce mémoire de concentrer l'étude de l'évolution de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures aux dernières années. La loi de 2008 est l'expression en droit national des normes internationales et communautaires et se démarque des autres législations nationales par des niveaux élevés de peines. Une forte volonté de punir ces contrevenants est aussi marquée devant les tribunaux judiciaires. Les magistrats n'ont, en effet, pas toujours eu les moyens et les instruments nécessaires pour la répression et ils avaient tendance à ne pas condamner les pollueurs.

Ces dernières évolutions de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures seront ici analysées afin de voir dans quelle mesure elles entendent renforcer la lutte contre la pollution.

Un premier élément de réponse peut être apporté par le constat qu'une forte amende va inciter à l'utilisation des installations portuaires pour effectuer les opérations de déballastage. Il ressort souvent que les opérateurs économiques préfèrent prendre le risque de payer une amende plutôt que de vider à chaque fois les hydrocarbures dans les ports. Les opérations de déballastage représentent des sommes importantes, car, outre la simple opération technique, l'immobilisation du navire durant le rejet des hydrocarbures engendre d'importants frais. Pour un pétrolier de 250 000 tonnes, le coût d'affrètement est de 70 000 dollars par jour.¹⁹ Le temps, c'est de l'argent et la pollution, une grande économie.

Ce n'est évidemment pas la seule raison et les gouvernements ont aussi leur part de responsabilité. Les installations nécessaires pour les opérations de déballastage ont fait l'objet d'une directive communautaire avec laquelle les Etats tardent à se mettre en conformité.

¹⁷ International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)

¹⁸ - NEUMEISTER Michel, « *L'après-Erika réglementaire* », Journal de la marine marchande, 13 mars 2009, p.11

¹⁹ LARTIGOU Jean-Philippe, « Les pollutions opérationnelles et le droit », mémoire, Université de Nantes, Centre de droit maritime et océanique, 2007

Il demeure évident que la lutte par le droit pénal doit se renforcer, ce que les statistiques ne cessent de rappeler. 1,5 à 2 millions de tonnes d'hydrocarbures sont déversés par an dans la mer sur lesquels seulement 9% des infractions sont sanctionnées et 2% des recours en justice aboutissent, à cause de la difficulté de rapporter la preuve du délit.²⁰

La multiplicité des actions engagées contre les pollutions maritimes justifie que, dans un souci de cohérence et de concision, tous les engagements et objectifs de la France en la matière ne puissent être traités dans ce mémoire. En particulier, ne sera pas abordée l'entrée en vigueur du nouveau Paquet Erika III. Il n'a en effet pas de vocation répressive : les textes le composant portent sur les bureaux d'enquête sur les accidents (BEA Mer en France), le rôle de l'Etat du pavillon, les contrôles au titre de l'Etat du port, du suivi du trafic maritime, des sociétés de classification, de la responsabilité et indemnisation des dommages aux passagers en cas d'accident maritime et de responsabilité contractuelle des propriétaires de navires.

La pollution en eau douce devra aussi être écartée car elle n'est pas soumise à la même réglementation.

L'esprit général de la réglementation est donc de dissuader tout opérateur économique de rejeter, en toute impunité, des hydrocarbures et de prévenir au maximum les pollutions accidentelles. Les réglementations internationales n'ont eu de cesse de se développer et de renforcer les législations nationales avec, en Europe, la part active de l'Union européenne.

Il conviendra donc d'aborder, dans une première partie, l'intensification et la diversification des sources de la réglementation de la répression pénale (Partie 1). Le droit pénal étant souvent une prérogative que les Etats refusent de céder, les normes supranationales vont logiquement bousculer cet ordre établi. Les juridictions auront alors la charge d'appliquer la procédure pénale française à la lumière de ces différentes normes. Il en ressortira une effectivité croissante de la répression pénale (Partie 2).

²⁰ Ibidem

<p style="text-align: center;">PARTIE 1 : L'INTENSIFICATION DES SOURCES DE LA REGLEMENTATION PENALE DE LA POLLUTION MARITIME PAR HYDROCARBURES</p>
--

Le caractère international du rejet d'hydrocarbures en mer, associé à la politique répressive des Etats, implique nécessairement le recours à plusieurs notions de droit. La juxtaposition des autorités internationales, communautaires et nationales qui poursuivent le même objectif de lutte contre les pollutions par hydrocarbures alimente cette production de normes qui doivent être retranscrites dans le rigoureux cadre national de la répression pénale. Ainsi, le délit de pollution par hydrocarbures ne se retrouve pas dans le Code pénal mais dans le Code de l'environnement. Ce dernier renferme la définition de l'incrimination donnée par un texte international, la Convention MARPOL, et les sanctions applicables issues de la loi nationale. Ces dernières années ont en outre été marquées par l'intervention de l'Union européenne qui doit désormais être reconnue comme un acteur majeur en la matière. Si les textes ont tous pour but d'empêcher la pollution par hydrocarbures, cette multiplication des normes susceptibles de réglementer la matière crée une lecture complexe des mécanismes liés à cette infraction. Mais le rejet des hydrocarbures ne peut plus être toléré et des tentatives sont effectuées à tous les niveaux pour mettre un terme à cette menace. La répression évolue avec ces textes qui ne cessent de réformer les règles applicables et dont il faudra clarifier le dispositif.

C'est la raison pour laquelle il sera envisagé, dans un premier temps, le droit national applicable qui prend appui sur un texte international (Chapitre 1), avant d'étudier, dans un second temps, l'influence du droit communautaire avec la transposition de ses normes qui complètent et, parfois, concurrencent le droit existant (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Une législation nationale s'appuyant sur un texte international

En vertu de l'article 55 de la Constitution, les traités internationaux ont une autorité supérieure sur les lois nationales. Cependant, l'applicabilité directe d'une convention n'est pas toujours évidente et le principe de légalité du droit pénal impose que les infractions soient clairement définies par la loi. Dès lors, il était indispensable, pour pouvoir réussir à avoir un impact significatif sur les pollutions maritimes, par essence internationales, qu'une convention, la Convention MARPOL, définisse l'infraction de pollution par hydrocarbures (Section 1). Cependant, le droit pénal est un droit régalien dans lequel les Etats conservent leur compétence pour déterminer les sanctions pénales à appliquer (Section 2).

Section 1 : La Convention MARPOL, une convention internationale incriminant l'infraction

La Convention MARPOL a eu un processus d'entrée en vigueur laborieux. Le texte qui en est ressorti est technique et complexe et a fait l'objet de modifications. Aussi, par souci de clarté, une présentation préalable de la Convention MARPOL à travers ses objectifs et son adoption devra être rapportée (A), avant de s'intéresser au « cœur du problème » et étudier la définition technique des rejets qu'elle propose (B).

A. L'adoption de la Convention MARPOL et les objectifs de l'Annexe I

La Convention MARPOL a été adoptée afin de combattre plusieurs types de pollutions (1), c'est son Annexe I qui contient les règles relatives à la pollution par hydrocarbures (2).

1) L'adoption de la Convention MARPOL

Adoptée à Londres le 2 novembre 1973, la Convention MARPOL est entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Communément appelée Convention MARPOL 73/78 (pour MARine POLLution), la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978 n'a pas été adoptée sous sa forme actuelle et a connu une procédure de ratification complexe. Elle a dû faire l'objet d'ajouts et de modifications pour pouvoir entrer en vigueur. La Convention MARPOL et ses Annexes I et II bénéficient d'une

large portée puisqu'elles ont été adoptées par 149 Etats représentant 99,01% du tonnage mondial.²¹

Cette convention est alors considérée comme un instrument efficace puisqu'une baisse constante des pollutions maritimes par hydrocarbures a été observée depuis son entrée en vigueur.

La Convention MARPOL a été élaborée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui est l'organisation compétente pour la sûreté et la sécurité en mer. Une fois entrée en vigueur, la Convention MARPOL ne s'est pas figée et a réussi à s'adapter aux évolutions techniques grâce à l'action du comité de protection du milieu marin (MEPC), organe de l'OMI. Depuis 1974, ce comité s'attelle à examiner les dispositions de la convention MARPOL et à les modifier afin de les rendre plus claires et plus faciles à mettre en œuvre. Ce travail est réalisé grâce aux interprétations uniformes qui lèvent les confusions de certaines dispositions. Ces comités sont également chargés de l'actualisation des dispositions et de l'adoption de nouvelles règles avec l'aide des experts maritimes²² des différents gouvernements membres de l'organisation internationale, associés aux organisations inter gouvernementales ou non gouvernementales présentes. Ces mesures prises par le MEPC ont abouti à l'élaboration d'un certain nombre d'amendements.²³

La Convention MARPOL est le premier texte international qui réprime de manière efficace la pollution maritime par hydrocarbures. C'est en effet l'une des premières leçons tirées du tristement célèbre naufrage du Torrey Canyon et de sa cargaison d'hydrocarbures. A cette époque, aucun instrument international n'était prévu pour les accidents provoqués par des navires citernes. La Convention OILPOL jugée inefficace, car elle ne visait que les pollutions résultant de l'exploitation des navires marchands, a connu ses premières mesures préventives avec un amendement de 1971. Celui-ci n'est pourtant jamais entré en vigueur et a directement été intégré à la Convention MARPOL lors de son élaboration.²⁴

²¹ Site Internet de l'OMI (www.imo.org) au 30 juin 2009.

²² Le Grenelle de la Mer propose d'élargir le nombre des observateurs dans son engagement 35 pour assurer un meilleur fonctionnement de l'OMI - Le livre bleu des engagements du Grenelle de la mer – 10 au 15 juillet

²³ Extraits de l'introduction MARPOL – édition récapitulative de 2006

²⁴ GOLD Edgar, *Gard Handbook on Marine Pollution*, Arendal: Assuranceforeningen, 1985

Cette dernière a donc remplacé la Convention OILPOL²⁵ dont les dispositions sont pourtant restées applicables jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention MARPOL, qui a eu lieu en 1983, et le temps nécessaire que les Etats ratifient MARPOL et/ou dénoncent OILPOL.

Il s'agit donc d'un instrument édictant des normes techniques qui doit être distingué d'autres conventions internationales sur la pollution par hydrocarbures qui ne traitent, elles, que de l'étendue des pouvoirs des Etats en cas d'accidents au large.²⁶

Malgré son importance, ce texte n'a pas échappé à certaines critiques. Tout d'abord, sa longueur a retardé son entrée en vigueur, laquelle nécessitait les ratifications de 15 Etats représentant 50% du tonnage de la flotte marchande mondiale. En 1976, seuls la Jordanie, le Kenya et la Tunisie avaient ratifié la Convention, ce qui représentait moins d'1% du tonnage mondial. Seules les Annexes I et II étaient obligatoires, les Annexes III à V étaient facultatives. Toutefois, elle ne parvenait pas à recueillir le nombre de ratifications nécessaires. L'avenir de ce texte semblait compromis alors que les pollutions ne cessaient d'augmenter. A la suite d'accidents de pétroliers en 1976-1977, l'OMI a réagi en réunissant une conférence pour l'adoption du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. Ce dernier autorise entre autres les parties à la Convention à mettre en œuvre l'Annexe I et laisse un délai de 3 ans après son entrée en vigueur pour appliquer l'Annexe II. Ce délai supplémentaire permettait aux Etats de remédier aux problèmes techniques posés par cette Annexe II prenant ainsi en compte les raisons du premier échec. Comme la Convention de 1973 n'était pas encore entrée en vigueur, le Protocole de 1978 l'a absorbée et c'est alors cet ensemble complexe de textes qui entraient en vigueur en 1983 sous le nom de MARPOL 73/78.

2) *L'Annexe I de la Convention MARPOL*

La forme actuelle de la Convention de MARPOL 73/78 se compose du texte même de la convention, de protocoles et d'annexes édictant des normes techniques pour lutter contre des formes spécifiques de pollution. Elle est accompagnée du Protocole de 1978 précité et de deux

²⁵ Prévu à l'article 9 1) de la Convention de MARPOL 1973 : « Lors de son entrée en vigueur, la présente Convention remplace la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée, à l'égard des parties à cette Convention. »

²⁶ BOISSON Philippe, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, édition Bureau Veritas, janvier 1998

protocoles additionnels. Le Protocole I relatif aux dispositions concernant l'envoi de rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles et le Protocole II sur l'arbitrage ont été adoptés en même temps que la Convention MARPOL de 1973. Le Protocole de 1997, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, a permis d'intégrer la sixième annexe de la Convention MARPOL. Les règles relatives aux types spécifiques de pollution sont contenues dans six annexes.

La première, l'Annexe I sur les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures est l'objet de cette étude. A ses côtés se trouvent l'Annexe II qui est relative à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac ; l'Annexe III comprend les règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis ; l'Annexe IV traite des règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires ; l'Annexe V, entrée en vigueur le 31 décembre 1988, concerne la prévention de la pollution par les ordures de navires. La dernière à intégrer ce système est l'Annexe VI, entrée en vigueur le 19 mai 2005, qui porte sur la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

L'Annexe I et l'Annexe II étaient adoptées en même temps que la Convention de 1973. La ratification des autres annexes repose sur le système du volontariat.

L'Annexe I de la convention MARPOL édicte les règles exclusivement consacrées à la pollution par hydrocarbures. Elle s'inscrit dans l'objectif global de la Convention MARPOL 73/78 qui est d'assurer une meilleure prévention des accidents maritimes et une élimination des pollutions opérationnelles par la mise en place de normes techniques renforçant la sécurité de certains types de navires, et principalement des pétroliers.

L'Annexe I s'applique aussi bien aux pollutions causées intentionnellement qu'aux pollutions accidentelles. Sa rédaction est clairement orientée vers les deux types de pollutions même si elle ne l'exprime pas de manière identique. Ses règles imposent effectivement les caractéristiques des rejets licites lors de l'exploitation du navire, mais il serait inexact de soutenir qu'elle exclut de son champ d'application les pollutions accidentelles. Si un doute peut s'installer à la lecture de certaines règles relatives aux rejets opérationnels, il est dissipé dans l'introduction de la Convention. Le préambule annonce en effet que les Parties s'entendent pour lutter contre les « déversements délibérés, par négligence ou accidentels, d'hydrocarbures et autres substances

nuisibles par les navires [qui] constituent une source grave de pollution » et elles sont « *désireuses de mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances* ». ²⁷ La Convention ne vise donc pas seulement la pollution accidentelle s'agissant d'avaries de bordé ²⁸ mais toutes les pollutions quelle qu'en soit la cause.

D'ailleurs, cette intention se retrouve aussi dans la définition qu'elle retient du « rejet » à l'article 2, qui se présente comme « *tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange* ».

L'objectif est clair, les Parties à la Convention ont dès le départ entendu combattre, à l'échelle internationale, les pollutions intentionnelles et accidentelles.

Ce principe a pourtant été remis en cause lors du procès de l'Erika. Le tribunal correctionnel de Paris, dans son jugement du 16 janvier 2008, a estimé que la pollution résultant d'un accident de mer n'était pas régie par la Convention MARPOL. Elle restreint ainsi l'application de la Convention aux seuls rejets volontaires tels qu'ils étaient édictés aux anciennes Règles 9 et 10 de l'Annexe I.

Quelle que soit la solution apportée à ce débat, elle ne fait pas pour autant du rejet accidentel un acte sans conséquence car l'infraction est prévue dans le droit interne à l'article L218-19 du Code de l'environnement.

Cet instrument international, conçu pour prévenir les dommages, est à la base de la répression pénale en France ; il définit le rejet d'hydrocarbures à incriminer sans pour autant exiger que la nature des sanctions des violations de ses dispositions soit nécessairement pénale.

²⁷ Conclusions de l'avocat général Kokott présentées le 20 novembre 2007, considérant 87

²⁸ BOISSON Philippe, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, édition Bureau Veritas, janvier 1998

B. La définition technique des rejets licites de la Convention MARPOL

Le principe posé par l'Annexe I consiste en l'interdiction absolue des rejets d'hydrocarbures sauf lorsque le rejet répond à certaines caractéristiques. Définie de manière négative, l'infraction se retrouve aux règles 15 et 34 qui fixent les conditions des rejets licites. L'Annexe I a aussi fait l'objet de légères modifications qu'il faudra étudier (1) avant d'analyser les rejets polluants (2) et la marge de manoeuvre laissée aux Etats quant à l'adoption de sanctions (3).

1) Les évolutions de la Convention MARPOL

Les normes techniques de l'Annexe I fixent l'incrimination de l'infraction en fonction de la nature, de la capacité ou du type de navire pollueur. La Convention MARPOL prescrit des obligations différentes selon que les rejets sont effectués par les tranches de cargaison des pétroliers ou par les machines de tous les types de navires. Les rejets visés sont les eaux de ballast et les eaux de lavage de citernes pour les premiers, et les eaux de cale et les boues pour les seconds.

L'Annexe I a été révisée par l'adoption de la résolution du MEPC 117(52) qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Elle a subi quelques modifications qui ont été publiées dans l'édition récapitulative de 2006. Celle-ci intègre ainsi les amendements de 2004 révisant les textes de l'Annexe I et II et les amendements techniques de 2006, tous entrés en vigueur en 2007.²⁹

Dans son ancienne version, le système était plutôt porté sur les types de rejets : la règle 9 regroupait les rejets incriminés pour tous les navires avec des distinctions pour les tranches à cargaison des pétroliers et la cargaison des pétroliers, la règle 10 énumérait les zones spéciales, la règle 11 portait sur les causes de non responsabilité.

Alors que l'ancien Chapitre II comprenait les dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires, elles sont, dans l'édition de 2006, scindées entre le

²⁹ A paru avant d'être en vigueur car soumise à une procédure d'acceptation tacite. Elle était « réputée avoir été acceptée le 1er juillet 2006 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties à MARPOL 73/78 ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50% au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié à l'Organisation qu'elles élèvent une objection à ces amendements », MEPC.17 (52), www.imo.org

chapitre III relatif aux prescriptions applicables aux compartiments machines *de tous les navires* et le chapitre IV relatif aux prescriptions applicables à la tranche de la *cargaison des pétroliers*. Les règles relatives à un même type de navire ont été regroupées sous une même règle, distinguant les prescriptions applicables dans une zone spéciale et en dehors d'une telle zone.

A noter aussi que les amendements de 2006 ont conduit à l'adoption d'une règle 12A relative à la protection des soutes à combustibles afin de fixer des normes techniques sur les dispositions et les dimensions des soutes.

Enfin, cette révision a ajouté une nouvelle zone spéciale. Les amendements d'octobre 2006 qui sont entrés en vigueur depuis le 1^{er} mars 2008 ont qualifié les eaux au large de la côte méridionale de l'Afrique du Sud de zone spéciale.³⁰ Cette zone devra bénéficier de mesures particulières pour protéger son environnement marin car elle est considérée comme une région importante d'un point de vue écologique et soumise à un fort trafic maritime.³¹

D'ailleurs, l'objectif de faire de la Méditerranée une zone spéciale pour toutes les annexes fait partie des engagements pris lors du Grenelle de la mer, dans l'optique de participer à la réduction des rejets de tous les navires.³²

Ces zones spéciales revêtent une importance particulière en matière de pollution. Leur situation océanographique et écologique et le trafic maritime qui les touchent ont été jugés suffisants pour que l'Annexe I interdise tous les rejets d'hydrocarbures dans ces zones.³³

Enumérées à la règle 1, elles sont au nombre de 10 et comptent parmi elles la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge, la zone des Golfes, la zone du golfe d'Aden, la zone de l'Antarctique, les eaux de l'Europe du Nord-Ouest et la zone d'Oman de la mer d'Arabie et maintenant les eaux au large de la côte méridionale de l'Afrique du Sud.

Le système de MARPOL, bien que clarifié avec ces dernières modifications, reste encore relativement complexe. Les principes de base sont néanmoins maintenus.

³⁰ MEPC.154(55)

³¹ Site de l'organisation maritime internationale (www.imo.org)

³² Engagement 28 f - Le livre bleu des engagements du Grenelle de la mer – 10 au 15 juillet 2009

³³ Règle 1 Annexe I de la Convention MARPOL

2) Les rejets licites d'hydrocarbures

Les rejets sont constitués d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures avec une notion d'hydrocarbures englobant le pétrole sous toutes ses formes (pétrole brut, fuel-oil, boues, résidus d'hydrocarbures et produits raffinés) et toutes les substances énumérées à l'appendice I de la présente Annexe. Les mélanges d'hydrocarbures sont quant à eux compris comme tout mélange contenant des hydrocarbures.

L'Annexe I prévoit que « *tout rejet³⁴ à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de navires est interdit* ». Elle assortit ce principe d'exceptions variant selon le type de navire ou selon la zone dans laquelle le rejet a été effectué.

De manière générale, pour pouvoir rejeter des hydrocarbures, le navire doit faire route et doit être muni d'un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures avec une citerne de décantation. Elle ajoute certaines conditions selon le type de navire.

Plus spécialement, pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, la Règle 15 de l'Annexe I énonce que le rejet d'hydrocarbures doit être filtré par un matériel spécial, que la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne doit pas dépasser 15 parts par million (ppm). Pour les pétroliers, le mélange d'hydrocarbures ne doit pas provenir des bouchains des chambres des pompes à cargaison et ne doit pas être mélangé avec les résidus de la cargaison d'hydrocarbures.

La définition a réduit la teneur autorisée car la limite de la teneur en hydrocarbures de l'effluent est passée de 100 à 15 parts par million. Etonnamment, elle ne précise plus que le navire doit être à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche.

A l'intérieur des zones spéciales, les mêmes conditions sont à respecter avec une interdiction absolue pour les rejets dans la zone de l'Antarctique. Le matériel de filtrage diffère puisqu'il doit, en outre, être équipé d'un système d'alarme et d'arrêt automatique lorsque la limite autorisée est dépassée.

³⁴ Le rejet est défini à l'article 3) a) de la Convention MARPOL : « *Rejet, lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, qu'elle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange.* »

Ces conditions s'appliquent aussi aux navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 400 avec une interdiction absolue de rejets dans la zone de l'Antarctique.

Concernant la tranche de la cargaison des pétroliers, la Règle 34 soumet les pétroliers aux mêmes conditions avec quelques ajustements techniques. Le pétrolier doit se trouver à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche et le taux instantané de rejet d'hydrocarbures ne doit pas dépasser 30 litres par mille marin, alors que les anciennes règles fixaient un taux de 60 litres par mille marin.

La quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas 1/30 000 de quantité totale de la cargaison à l'origine des résidus. Pour les pétroliers livrés avant le 31 décembre 1979, cette limite était fixée à 1/15 000.

Dans les zones spéciales, le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de la tranche de cargaison des pétroliers est interdit.

Lorsque les navires ne peuvent pas rejeter des résidus d'hydrocarbures dans les conditions précédentes, ils doivent les conserver à bord afin de les évacuer dans les installations de réception portuaires.

Au niveau du matériel technique, les navires sont dotés d'un séparateur de particules. Celui-ci limite les rejets d'hydrocarbures dont la teneur est supérieure à 15 ppm (soit 0,0015%). Ce matériel est complété par la tenue d'un registre d'hydrocarbures (Oil record book) où sont répertoriés les résidus d'hydrocarbures qui sont collectés, décantés, filtrés, séparés, brûlés ou envoyés à terre.³⁵

3) Le cadre des sanctions applicables aux rejets illicites

La Convention assortit la définition des infractions du type de sanctions à appliquer. Certes il revient aux Etats de définir les sanctions applicables aux infractions mais la Convention énonce quelques principes généraux sur le niveau de ces sanctions. Ces indications sont énoncées à l'article 4§4 qui précise que :

³⁵ TARABEUX Xavier, « Les prérogatives de l'Etat côtier en matière de pollutions par rejets volontaires d'hydrocarbures », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p.113

« Les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise. »

Ce souci d'uniformiser les sanctions au sein de chaque législation nationale a été repris de la précédente Convention OILPOL puisqu'elle disposait à son article VI que : « 2) *Les pénalités qu'un territoire d'un gouvernement contractant imposera dans sa législation pour les rejets interdits d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures en dehors de sa mer territoriale devront, par leur rigueur, être de nature à décourager des contrevenants éventuels et ne devront pas être inférieurs à celles prévues pour les mêmes infractions commises dans sa mer territoriale.* »

La Convention de MARPOL n'a pas l'ambition, ni les moyens, de contraindre les gouvernements dans le choix de la nature des sanctions applicables. Elle ferait preuve d'ingérence dans un domaine relevant de la compétence exclusive des Etats. Elle est un instrument international et doit s'en tenir à des dispositions générales qui, quand elles ne sont pas techniques, veillent à maintenir une certaine cohérence dans le niveau de ces sanctions. Elle le fait en incitant les Etats à adopter des sanctions dissuasives, sans distinction du lieu de la pollution.

Cet instrument technique international est considéré comme très efficace en matière de lutte contre la pollution marine. Malgré les difficultés rencontrées lors de son entrée en vigueur, la Convention MARPOL a imposé sa réglementation en matière de pollution par hydrocarbures dans une large partie du monde. En s'appliquant à 99% du tonnage mondial, elle se hisse au rang des conventions les plus adoptées à côté des conventions LL 1966, SOLAS 74, STCW 1978.

La Convention MARPOL, technique et précise, doit être étudiée en rappelant les principes d'une autre convention très importante. En effet, évoquer MARPOL comme seul instrument international gouvernant la matière serait réducteur car elle se trouve parfois complétée ou concurrencée par une autre convention très influente. Il s'agit de la Convention internationale des Nations Unies sur le Droit de la Mer, aussi appelée Convention de Montego Bay, signée dans la ville jamaïcaine le 10 décembre 1982 et ratifiée par la France en 1996.³⁶ Cette convention occupe

³⁶ Décret n° 96-774 du 30 août 1996 - JO du 7 septembre 1996

nécessairement une place importante dans la répression de la pollution par hydrocarbures en imposant à l'Etat du pavillon des obligations de contrôle et en le dotant de pouvoirs pour que ses navires respectent les normes internationales établies. Elle fixe les obligations et compétences des Etats parties dans les différentes zones maritimes.

L'espace maritime a en effet été réorganisé en six parties et a été instituée la zone économique exclusive (ZEE) limitée aux 200 milles marins à partir des lignes de base de la mer territoriale (*article 57*). L'Etat côtier peut exercer des droits souverains et des droits de juridiction dans la ZEE. Concernant les compétences étatiques en haute mer, elle attribue une juridiction exclusive à l'Etat du pavillon. La ZEE, quant à elle, relève de la compétence des Etats côtiers (*articles 55 et 56*).

Concernant la pollution par les navires, les principes sont encadrés par l'article 211. Il détermine les responsabilités et les pouvoirs d'intervention et de répression de l'Etat côtier. Celui-ci a la possibilité d'adopter, pour sa ZEE, des lois et règlements conformes aux normes et règles internationales. Il dispose notamment de pouvoirs de police et peut prendre des mesures visant à empêcher un accident de mer. Seules des sanctions pécuniaires peuvent être infligées par l'Etat côtier, sauf en ce qui concerne un acte délibéré et grave de pollution. Parmi les compétences reconnues à l'Etat côtier dans sa ZEE figure l'adoption des mesures de prévention et de réduction de la pollution causée par les navires.³⁷

Le Grenelle de la Mer s'est engagé à transposer l'ensemble des dispositions de la Convention de Montego Bay en droit français.³⁸

La Convention CNUDM est présentée à la suite de MARPOL car elle ne remet pas en cause la définition de l'infraction. Elle la complète et renforce sa légitimité car, pour les règles techniques relatives à la pollution des navires, elle renvoie à la Convention internationale normalement compétente, à savoir la Convention MARPOL.³⁹

Celle-ci reste le texte de base renfermant la définition du rejet d'hydrocarbures illicite et il incombe à chaque Etat de le sanctionner de manière à décourager les futurs contrevenants.

³⁷ TARABEUX Xavier, « Les prérogatives de l'Etat côtier en matière de pollutions par rejets volontaires d'hydrocarbures », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p.113

³⁸ Engagement 41 - Le livre bleu des engagements du Grenelle de la mer – 10 au 15 juillet 2009

³⁹ MARQUES Christophe, « *Le dépaysement des procédures intentées contre les navires pollueurs : quelles hypothèses en droit ?* », DMF, Mai 2006, n° 670, p. 371

La Convention ne précise pas la nature des sanctions mais elle n'interdit pas non plus leur pénalisation. Et c'est cette voie que la France a choisie pour punir les responsables d'une pollution des mers par hydrocarbures. La France intègre en effet cette Convention en y ajoutant une dimension pénale puisqu'elle prévoit des sanctions répressives, l'infraction de rejet d'hydrocarbures définie par la Convention MARPOL prenant alors une envergure délictuelle.

Section 2 : La nouvelle loi de 2008, une réglementation nationale définissant les sanctions pénales

La Convention MARPOL a été transposée en droit français par la loi du 5 juillet 1983 qui a, depuis, fait l'objet de nombreuses modifications. La France a, dès le départ, choisi les amendes et l'emprisonnement comme mode de répression et n'a pas été désireuse de recourir aux sanctions administratives. Mais le niveau des peines n'a pas été jugé suffisamment élevé, et donc pas suffisamment dissuasif. Les lois sont constamment venues renforcer ces dispositions répressives. Un bref rappel de toutes ces modifications devra être évoqué (A) afin de mieux comprendre le contexte de l'élaboration de la loi du 1^{er} août 2008 (B) pour ensuite observer les ajouts et suppressions apportés par ladite loi (C).

A. Historique de l'évolution de la législation française

La Convention MARPOL a été transposée en droit interne par la loi n°83-583 du 5 juillet 1983.⁴⁰ Cette dernière a, par la suite, été modifiée une première fois avec la loi n° 90-444 du 31 mai 1990 qui visait à étendre le champ d'application de la loi aux autres annexes de MARPOL et en particulier les dispositions relatives à l'Annexe II sur le transport en vrac de substances liquides nocives.

Ensuite, la loi n°2001-380 du 3 mai 2001 dite « Loi Le Bris » relative à la répression des rejets polluants des navires et son décret d'application n°2002-196 du 11 février 2002 relatif aux juridictions compétentes en matière de pollution des eaux de mer par rejets des navires ont été adoptés à la suite de graves pollutions des côtes françaises. Ces textes avaient pour but d'augmenter les peines et de faciliter la mise en cause des responsables à l'exclusion du capitaine

⁴⁰ La loi du 26 décembre 1964, réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, transposait en droit interne la Convention de Londres du 12 mai 1954 pour la prévention des eaux de mer par les hydrocarbures (OILPOL) qui a précédé la Convention MARPOL.

et d'améliorer l'effectivité des recours. Elle a pour cela réévalué les peines encourues et autorisé que l'amende soit mise à la charge de l'armateur. Du côté procédural, elle a créé les tribunaux du littoral maritime spécialisés, se situant dans le ressort des préfectures maritimes. C'est le décret du 11 février 2002 qui en arrête la liste.

Puis, la loi n°2003-346 du 15 avril 2003 portant sur la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République est venue étoffer ce dispositif. Elle complète la loi du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République. Elle achève le mouvement de spécialisation entamé par la loi de 2001 et étend la compétence des tribunaux maritimes spécialisés aux délits commis dans la zone de protection écologique (poursuites possibles jusqu'à 180 milles marins). C'est le décret n°2004-33 du 8 janvier 2004 qui institue une zone de protection écologique en Méditerranée.

Cependant, le texte réintroduit la compétence des tribunaux parisiens, d'une part, lorsque l'affaire présente une « *grande complexité* » (notamment financière), par un système de dessaisissement facultatif de la juridiction spécialisée ; et d'autre part lorsqu'il s'agit de pollutions accidentelles.

La précédente version du Code de l'environnement était issue de la loi n°2004-204 du 9 mars 2004 dite « loi Perben II » relative à l'adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité. Cette loi alourdit les peines pour les pollutions volontaires : jusqu'à 10 ans d'emprisonnement et un million d'euros d'amende avec possibilité de remplacer cette peine d'amende par une somme équivalente aux deux tiers de la valeur de la cargaison transportée ou du fret. De plus, la confiscation du navire et des biens tant des personnes physiques que morales, sont désormais possibles dans les eaux territoriales. Elle introduit une compétence concurrente, à tous les stades de la procédure, entre les tribunaux du littoral spécialisés et les juridictions de droit commun en modifiant le Code de procédure pénale (anc. art 706-107 du Code de procédure pénale).

Toutes ces mesures législatives sont pour la plupart reprises par le Code de l'environnement dans son Livre 2, Titre 1er, Chapitre 8, Section 1 intitulée « Pollution par les rejets des navires » (articles L218-10 à L218-31). Le Code de l'environnement⁴¹ est le texte français de référence pour la condamnation des contrevenants aux infractions de la Convention MARPOL.

⁴¹ La partie législative du code résulte de deux ordonnances n° 2000-914 du 18 septembre 2000 et n° 2001/321 du 11 avril 2001, complétées et validées par le législateur (loi n°2003-591 du 2 juillet 2003).

Enfin, la dernière modification en date a eu lieu avec la loi n°2008-757 du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement. Cette loi modifie, entre autres, les dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires du Code de l'environnement, afin de transposer en droit interne, en urgence, plusieurs directives communautaires, qui posent le principe du pollueur-payeur. Cette loi a été adoptée dans la précipitation mais a eu le temps de considérablement alourdir les montants des peines.

B. Contexte de l'élaboration de la loi du 1er août 2008

La raison première de l'adoption de la loi sur la responsabilité environnementale (LRE)⁴² résultait de la nécessité de transposer en urgence certaines directives communautaires. La directive 2004/35/CE du 21 avril 2004 était celle principalement visée par la réforme et portait sur la prévention, réparation, ou la compensation des dommages écologiques graves causés à la qualité des eaux de surface et souterraines, à l'état des sols ainsi qu'aux espèces et habitats naturels protégés.⁴³ L'échéance de transposition était fixée au 30 avril 2007 mais le projet de loi la concernant a été inscrit à l'ordre du jour au Sénat plus d'un an après. Profitant de l'occasion, il fut aussi décidé d'intégrer à cette réforme la transposition de la directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions de pollution. Le délai de transposition était fixé au 1^{er} mars 2007. La Commission avait en effet adressé des mises en demeure à la France en 2007, suivies d'avis motivés, afin d'inciter le Gouvernement français à la transposition de ces directives. Outre le rappel de la Commission européenne, l'adoption de cette loi a aussi sûrement été précipitée par l'ouverture de la Présidence française de l'Union européenne le 1^{er} juillet 2008 et l'organisation d'un Grenelle de l'environnement en France.

Ce contexte particulier a alors permis au Gouvernement de justifier son choix de passer par la procédure d'urgence, qui a été déclarée au Sénat le 28 mai 2008. Cette procédure a empêché le texte de bénéficier d'une double lecture.

Cette loi a été élaborée, car imposée par l'Union européenne, et son adoption faite dans la précipitation. Pourtant, loin d'être un texte d'une importance minime, cette loi poursuivait un

⁴² Loi n°2008-757 du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation du droit communautaire dans le domaine de l'environnement, publiée le 2 août 2008, JORF n°0179

⁴³ Directive 2004/35/CE du 21.04.04 JOUE n°L134-30 avril

triple objectif. Tout d'abord, elle devait transposer une directive communautaire. Ensuite elle visait à renforcer la protection de l'environnement marin en modifiant les dispositions pénales. Enfin elle a été l'occasion de mettre le droit interne en conformité avec le droit international, et en particulier avec la Convention MARPOL 73/78.

Parmi les nombreux domaines couverts par le Code de l'environnement, en ce qui concerne la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures, c'est l'une des sous-sections relatives aux «*dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires* » qui a été touchée par la réforme.

Cette loi de 2008 est la cinquième modification de la loi du 5 juillet 1983, ce qui montre le besoin d'une réglementation souple pour adapter la répression pénale à l'objectif de lutte à atteindre. Les buts sont les mêmes que ceux inscrits dans la Convention MARPOL : «*mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances* ».

A chaque modification de la loi, les ajouts et suppressions dont elle fait l'objet expriment la baisse du niveau de tolérance des autorités avec l'élargissement du champ de la répression et l'augmentation du montant des peines.

C. L'évolution générale : ajouts et suppression

L'étude de la répression pénale conduit à s'arrêter sur les articles L218-10 à L218-31 du Code de l'environnement. Ils seront à la base d'une analyse comparative entre la nouvelle et l'ancienne loi afin de faire ressortir les ajouts et les suppressions effectués aussi bien au niveau des peines et incriminations (1) qu'au niveau de la procédure (2).

1) Ajouts et suppressions relatifs aux peines et incriminations

Les peines varient en fonction de trois critères : capacité du navire, nature de la faute, type de la pollution engendrée. La lecture des infractions n'est pas toujours aisée et la loi a permis une simplification dans la présentation (a) tout en apportant des changements de fond (b).

a) Une rédaction simplifiée

La loi du 1^{er} août 2008 a allégé la rédaction des peines et incriminations relatives à l'infraction de rejets d'hydrocarbures. Le premier de ces changements se retrouve dans la présentation du paragraphe consacré aux peines et incriminations. Elle mentionne en guise d'introduction à l'article L218-10 les définitions de certains termes employés dans la loi. Aussi, elle entend dès le début affirmer la place réservée à la Convention MARPOL ce qui évite les redites générées par l'ancienne loi. Ce changement typographique révèle aussi la place prépondérante de cette Convention au sein de la législation française. Cette loi rappelle, par sa forme, la structure de base de la répression pénale de la pollution par hydrocarbures avec une mention préalable au texte international.

Ensuite, elle prend le soin de déterminer ce qu'elle entend par « navires ». Aucune définition générale du navire n'était donnée pour l'application de ces dispositions, alors que cette notion est pourtant connue pour être particulièrement floue.

La question était dès lors de savoir s'il fallait se référer à la jurisprudence, à la Convention MARPOL ou bien encore à la Convention de 1969 du 29 novembre 1969 citée à l'article L218-19 du Code de l'environnement. Le doute n'est désormais plus permis. La loi de 2008 pose une définition légèrement élargie par rapport à celle prévue par l'article 2-4 de la Convention MARPOL. En plus de viser les bâtiments en milieu marin de quelque type que ce soit, incluant les hydroptères, aéroglisseurs, engins submersibles, engins flottants et plate formes fixes ou flottantes, elle ajoute le bateau ou engin flottant fluvial lorsqu'il se trouve en aval de la limite transversale de la mer. La difficile question de la qualification du navire est ainsi réglée dès le premier article et évite tout débat à ce sujet.

Concernant les pollutions accidentelles, il est vrai que la loi renvoyait soit à la Convention du 29 novembre 1969 qui retient une définition simplifiée du navire puisqu'elle l'entend comme tout « *bâtiment de mer quel qu'il soit et tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploration du fond des mers, des océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leurs ressources* », soit aux catégories de l'article L218-10 du Code de l'environnement. Mais la loi deviendrait incohérente si la notion de navire n'était pas la même pour les pollutions opérationnelles et les pollutions accidentelles. Une interprétation uniforme de la notion de navire a utilement été introduite.

Quant aux rejets, la loi se réfère à la définition donnée à l'article 3 a) de la Convention MARPOL et les entend comme des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances.

Cette nouvelle loi a aussi permis de mettre le droit interne en conformité avec le droit international. La Convention MARPOL a subi quelques changements avec les résolutions MEPC révisant l'Annexe I de la Convention MARPOL entrées en vigueur en 2007. La loi de 2008 ne fait donc plus référence aux règles 9 et 10 de l'Annexe I de la Convention précitée mais intègre la distinction entre les tranches de la cargaison des pétroliers et les autres navires opérée par les règles 15 et 34 de l'Annexe I. Seul un oubli à ces références a été commis par la loi dans les articles relatifs à la procédure.⁴⁴

Elle se conforme aussi aux catégories de navires énoncées par le texte international. Pour les navires autres que les tranches de la cargaison des pétroliers, elle distinguait entre ceux d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et ceux inférieurs à cette limite. Aujourd'hui, elle reprend la limite des 400 tonnes mais conserve la précision que le navire doit avoir une machine propulsive ayant une puissance installée supérieure à 150 kilowatts.

La loi a pourtant maintenu l'unité de capacité du navire, absente désormais de la Convention MARPOL. La loi utilise toujours l'expression « *navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 400 tonneaux* ». Or la Convention MARPOL supprime l'unité de tonnes lorsqu'elle vise les « *navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400* ». Le terme tonneau a en effet été enlevé dans certains textes internationaux. Mais son usage n'a pas pour autant disparu. La Convention internationale sur les limitations de créances maritimes de 1976 modifiée par un protocole de 1996 utilise toujours l'expression « *un navire dont la jauge ne dépasse pas 2000 tonnes* » et cette utilisation du « tonneau » devrait aussi se retrouver dans la partie relative aux limitations de responsabilité du futur Code des transports. Cette mention devrait pourtant être supprimée car elle entraîne la confusion avec le tonneau de jauge brute de la Convention d'Oslo

⁴⁴ Voir infra

qui est une mesure de volume de 2.83m³ et non une grandeur abstraite comme dans les autres conventions.⁴⁵

Outre cette petite imperfection, la loi ne transpose pas les catégories exactes de la Convention MARPOL. Cette dernière distingue bien entre les compartiments machines des navires et les tranches de cargaison des pétroliers. La loi, elle, distingue entre les navires citernes d'une jauge brute supérieure et inférieure à 150 et les autres navires d'une jauge brute supérieure ou inférieure à 400. Ainsi, les rejets des compartiments des machines des pétroliers ne sont pas soumis aux mêmes conditions que les rejets des tranches de la cargaison, mais ils seront soumis aux mêmes sanctions.

La jurisprudence a d'ailleurs récemment rendu un arrêt sur le champ d'application des articles du Code de l'environnement et ceux de la Convention MARPOL et sur la distinction entre les pétroliers et les navires non pétroliers. La chambre criminelle de la Cour de cassation a jugé dans un arrêt du 16 janvier 2007⁴⁶ que le pourvoi du capitaine contestant l'interprétation des juges du fond devait être rejeté car « *l'interdiction du rejet tient à la teneur des effluents en hydrocarbures et non à leur provenance de telle ou telle soute* ». ⁴⁷

b) Les changements de fond

Le montant des peines, qui a été le principal aspect commenté dans cette nouvelle loi, a été revu à la hausse. C'était en effet l'objectif affiché du projet de loi et le législateur n'a pas failli à la tâche. Toutes les catégories sont concernées.

Par souci de simplification de l'exposé, et pour mieux réaliser le parallèle sur l'évolution des peines, des termes généraux désigneront les différentes catégories de navires. Les navires de grande capacité seront les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et tout autre navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 400 tonneaux. Les navires de faible capacité seront les navires-citernes d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux et les autres navires d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux.

⁴⁵ Contact Secrétariat général de la mer (SGEM)

⁴⁶ Cour de cassation, chambre criminelle, 16 janvier 2007, n° 05-86.580 : Juris-Data n° 2007-037566

⁴⁷ JAWORSKI Véronique, « *L'Union européenne et la protection pénale de l'environnement : la directive du 19 novembre 2008* », Revue Environnement Avril 2009, n° 4 p.49

- Les peines d'emprisonnement

Les peines d'emprisonnement ont été peu modifiées. Pour les pollutions accidentelles, la loi prévoit toujours 3 ou 5 ans d'emprisonnement lorsque l'infraction d'imprudence est accompagnée d'une circonstance aggravante. Elle supprime cependant ces peines pour les infractions d'imprudences lorsqu'elles ont pour conséquence, directe ou indirecte, un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement. La raison de cette suppression peut être recherchée dans le niveau élevé du montant de la peine infligée.

Pour les pollutions opérationnelles, la peine maximale est toujours de 10 ans et elle s'applique désormais à tous les navires quelle que soit leur catégorie. Pour les navires de faible capacité, la peine encourue passe de 7 à 10 ans. Ce maximum de 10 ans a donc été maintenu ce qui pourrait s'expliquer par le fait que le droit pénal français qualifie les infractions en trois catégories selon la nature de la peine encourue. Par conséquent, le maximum possible pour les délits est une peine d'emprisonnement de 10 ans ; au-delà, cette infraction serait qualifiée de crime.⁴⁸

Les peines d'emprisonnement s'appliquent sans distinction de la nationalité du navire. Avant la loi de 2008, seuls les capitaines de navires français étaient visés par les peines d'emprisonnement.

Désormais, la loi ne distingue plus selon la nationalité du navire, ce qui uniformise les sanctions, qui doivent être d'une sévérité égale quel que soit le lieu de commission de l'infraction comme le préconise la Convention MARPOL. Le capitaine d'un navire étranger n'est plus à l'abri d'une incarcération quand il déverse des hydrocarbures en ZEE. L'ancienne disposition de la loi avait instauré une inégalité entre les capitaines étrangers et français mais aussi directement entre les capitaines français puisqu'un capitaine français d'un navire étranger pouvait échapper à une peine d'emprisonnement s'il commettait une infraction en ZEE.⁴⁹

48 Article 111-1 du Code pénal « *Les infractions pénales sont classées, suivant leur gravité, en crimes, délits et contraventions.* » ; article 381 du Code de procédure pénale « *Le tribunal correctionnel connaît des délits. Sont des délits les infractions que la loi punit d'une peine d'emprisonnement ou d'une peine d'amende supérieure ou égale à 3 750 euros.* » ; Article 131-1 du code pénal « *La durée de la réclusion criminelle ou de la détention criminelle à temps est de dix ans au moins.* »

49 QUIMBERT Michel, « *La responsabilité du capitaine de navire* », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p. 109

D'ailleurs, la CNUDM va aussi dans ce sens puisque son article 230 prévoit que « *seules des peines pécuniaires peuvent être infligées, en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans la mer territoriale, sauf s'il s'agit d'un acte délibéré et grave de pollution.* » La pollution intentionnelle est sans conteste considérée comme un acte délibéré et grave de pollution puisque les peines d'emprisonnement sont applicables en mer territoriale, que le capitaine soit français, européen ou d'une autre nationalité.

- Les amendes

Les amendes ont, elles, été considérablement élevées. Alors que certaines infractions exposaient leurs responsables à une centaine de milliers d'euros d'amende, elles sont passées au million voire dizaine de millions d'euros. Cette répression pénale vise avant tout à contraindre par la radicalisation des peines. L'augmentation touche non seulement les infractions de pollutions opérationnelles mais aussi les infractions commises accidentellement.

Le simple fait de rejeter à la mer des hydrocarbures est sanctionné de 50 000 euros d'amende alors qu'il était auparavant de 6000 euros. Cette somme s'applique à tout navire et son caractère dissuasif pour toute personne physique est explicite. Elle alourdit la peine pour récidive, car outre la peine d'emprisonnement d'un an, elle ajoute une amende de 100 000 euros. Le principe de la violation des dispositions des règles 15 et 34 de la Convention MARPOL est contenu dans l'article L218-11 du Code de l'environnement.

Pour les pollutions opérationnelles, c'est l'aspect le plus répressif de la loi qui ressort. C'est un symbole frappant qui a voulu être lancé. Même si la loi continue de distinguer selon la catégorie du navire, tous les navires-citernes et les navires de grande et faible capacité dont la machine propulsive ayant une puissance installée supérieure à 150 kilowatts encourent une peine de 15 millions d'euros d'amende.

L'écart avec les lois antérieures est alors vertigineux. Pour les navires de grande capacité ainsi que les plates formes sans distinction du lieu d'immatriculation, l'amende est grimpée de 600 000 euros à 1 million avec la loi de 2004 ; l'amende est aujourd'hui fixée à 15 millions d'euros d'amende. Pour les navires de faible capacité, progressivement augmentée de 180 000

euros à 700 000 euros en 2004, l'amende est égale à celle des navires de grande capacité et atteint désormais 15 millions d'euros.

Nul ne peut contester le caractère dissuasif de ces peines, surtout quand il est rappelé que les amendes pénales sont les seules sanctions financières contre lesquelles on ne peut pas s'assurer.⁵⁰ Même pour une compagnie maritime dotée d'une flotte importante, et qui peut se protéger financièrement, cette loi a de quoi décourager les rejets volontaires. Toutefois, il doit être observé que les magistrats appliquent rarement le maximum du montant prescrit par la loi. L'application de cet aspect de la loi sera étudiée plus précisément dans la deuxième partie de ce mémoire.

Pour les pollutions accidentelles, les peines sont échelonnées suivant leur degré de gravité et la capacité du navire pollueur. Il faut préalablement rappeler que la loi française a, avec cette nouvelle loi, créé une infraction indépendante de rejet accidentel sans aucune référence à un autre texte. Il résultait de la rédaction antérieure qu'un accident de mer ne pouvait être caractérisé qu'à la lumière de l'article 121-3 du Code pénal ou par référence à la Convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

Si elle conserve la mention de la Convention de 1969, la nouvelle loi se détache du Code pénal. Elle énonce en effet en introduction de l'article L218-19 du code de l'environnement qu'est «*puni de 4 000 euros d'amende le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire ou de l'exploitation d'une plate-forme, de provoquer un rejet de substance polluante par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements.* »

Ainsi, pour les navires de grande capacité et les plates formes, la peine encourue pour ce type d'infraction est de 800 000 euros et 400 000 euros pour les navires de faible capacité. En 2004, elles étaient respectivement fixées à 200 000 et 90 000 euros. Il est vrai toutefois qu'elles étaient accompagnées d'une peine d'emprisonnement de un à deux ans, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.

⁵⁰ Toutefois, les P&I Clubs prennent généralement en charge le paiement de l'amende de leurs membres lorsque la pollution n'est pas intentionnelle.

Ces infractions non intentionnelles peuvent être accompagnées de circonstances aggravantes faisant varier le montant des peines. La loi de 2008 innove aussi dans le domaine car elle ajoute un troisième degré de gravité pour ces infractions non intentionnelles. La possibilité d'engager des poursuites pénales en présence de circonstances aggravantes est issue de la rédaction de 2004.⁵¹ Elle ajoute en effet comme aggravation de l'infraction, la faute caractérisée qui expose l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne pouvait ignorer.

En tentant de synthétiser ces différents montants de peines, toujours en distinguant les peines applicables aux navires de grande capacité qui seront nécessairement supérieures à celles prononcées pour les navires de faible capacité, il est possible de constater que :

- lorsque l'infraction a pour conséquence, directe ou indirecte, un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement, l'amende est fixée à 7,5 millions et 4,5 millions d'euros, contre 500 000 et 300 000 euros sous l'empire de la loi de 2004.

- lorsque l'infraction a pour origine directe ou indirecte soit la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit la faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne pouvait ignorer, les peines varient de la même manière que pour l'infraction précédente sauf qu'elles sont accompagnées de peines d'emprisonnement.

Lorsque l'une de ces infractions a pour conséquence un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement, les peines atteignent leur maximum. La réunion de ces deux fautes aggravées entraîne en effet des amendes s'élevant à 7,5 millions et 10,5 millions d'euros d'amende. La réunion des deux circonstances aggravantes était auparavant sanctionnée par des amendes maximales de 700 000 et 500 000 euros.

Cette loi répressive va sûrement jouer un grand rôle préventif dans les accidents de pollution maritime. Il faut espérer que les armateurs soient suffisamment conscients des peines encourues destinées à les inciter à prendre toutes les mesures nécessaires pour que les accidents soient évités. L'accident n'est plus considéré comme un fait contre lequel les armateurs sont

⁵¹ Bulletin officiel du ministère de la justice n°96 (1^{er} octobre – 31 décembre 2004) : Présentation des dispositions du code de l'environnement et du code de procédure pénale modifiées par la loi 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité en matière de pollutions marines et politique d'action publique

impuissants. Ils doivent faire leur maximum pour éviter ce type d'accident et ne pourront se prévaloir d'une force majeure qu'à de rares occasions.

Outre les peines imposées par le législateur, l'ancienne loi offrait aux magistrats une alternative pour déterminer le montant des peines d'amende. Ils pouvaient en effet **fixer l'amende à une somme équivalente à la valeur du navire ou à 2, 3 ou 4 fois la valeur de la cargaison**. Cette amende proportionnelle apparaissait comme un double plafond car la peine pouvait aller au-delà du montant prescrit par la loi. Cette méthode de calcul a tout simplement été supprimée dans la nouvelle loi de 2008 car elle a été jugée irréaliste et inutile du fait de l'augmentation des peines.

Cette disposition était inadaptée au but poursuivi par la loi. Une réelle discordance apparaissait lorsqu'un navire peu polluant pouvait se voir condamner plus lourdement qu'un navire davantage polluant du seul fait de la valeur de la cargaison transportée.⁵² D'autant plus que le constat des produits les plus polluants transportés par les bateaux de faible tonnage renforce l'inutilité de cette disposition. Le sénateur Henri De Richemont, pour défendre un sous-amendement plafonnant l'amende à 5 millions d'euros, a rappelé que la marchandise d'un conteneur pouvait être estimée à 100 000 euros. Il suffit de multiplier par le nombre de milliers de « boîtes » que les porte-conteneurs peuvent transporter pour atteindre une amende à 9 zéros.⁵³

D'autre part, maintenir cette disposition n'aurait pas sanctionné de manière équitable tous les navires, surtout quand leur capacité ne cesse d'augmenter. Les investisseurs auraient certainement complexifié les financements de tels navires s'ils avaient risqué de faire l'objet d'une telle amende. Prévoir le financement d'une somme de 15 millions d'euros, sans soutien d'une assurance est un paramètre relativement important à prendre en compte dans un budget.

Le montant de ces amendes a été à l'origine de nombreux commentaires mais elles ne sanctionnent pas que les infractions de rejets d'hydrocarbures. Il faut réserver une exception à l'inexécution d'une obligation prescrite dans la Convention MARPOL qui peut aussi faire l'objet

⁵² BELLORD Cécile, « *La responsabilité de l'armateur en cas de pollution par hydrocarbures* », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p. 101

⁵³ Discussion en séance publique au cours des séances des mardi 27 et mercredi 28 mai 2008 - Projet de loi relatif à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, adopté en 1ère lecture par le Sénat le 28 mai 2008 (www.senat.fr)

de sanctions pénales qui ont légèrement été relevées par la loi de 2008. Il s'agit du manquement à l'obligation **de ne pas établir et transmettre un rapport conformément aux dispositions du protocole I de la Convention MARPOL**. Toujours sanctionnée par une peine de deux ans d'emprisonnement, elle passe d'une amende de 180 000 euros à 200 000 euros.

La question se pose alors de savoir si cette augmentation des amendes est proportionnée au résultat que le gouvernement souhaite atteindre. Lorsqu'elles sont prononcées à l'encontre des personnes physiques, une telle amende sera presque impossible à régler pour le capitaine d'un navire pollueur ou pour le responsable à bord. Toutefois, mêmes reconnues responsables, ces personnes peuvent voir une partie de leur amende mise à la charge du propriétaire ou de l'exploitant. Les tribunaux ont bien conscience du poids des peines que doivent supporter les capitaines et elles utilisent généralement l'article L218-23 pour mettre à la charge du propriétaire jusqu'à 95% de l'amende prononcée à l'encontre des capitaines. Le propriétaire, ou l'exploitant, se verra alors doublement sanctionné puisqu'il devra supporter l'amende prononcée à son encontre mais aussi celle de son capitaine préposé.

Cette évolution interroge et rend songeur sur la future solvabilité des personnes physiques. Mais si il est tentant de les qualifier de démesurées, les peines encourues par les personnes morales pourraient s'avérer contre productives. En effet, la **responsabilité pénale des personnes morales** est posée à l'article 121-2 du Code pénal. Le Code de l'environnement prévoit lui aussi que les personnes morales peuvent être reconnues coupables d'un délit de pollution maritime par hydrocarbures dans les mêmes conditions que les personnes physiques (article L218-24 du Code de l'environnement). Cependant, le montant des peines encourues est, lui, bien plus élevé. L'article L218-24 du Code de l'environnement renvoie, pour établir le montant des peines, à l'article 131-38 du Code pénal selon lequel « *le taux maximum de l'amende applicable aux personnes morales est égal au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques par la loi qui réprime l'infraction.* » Il est alors aisé de constater que les personnes morales peuvent encourir une amende de 75 millions d'euros ! Une telle somme pour une entreprise coupable d'avoir déversé de manière intentionnelle des hydrocarbures à la mer sera très dissuasive, voire économiquement destructrice.

Les peines complémentaires se sont, elles, maintenues tels qu'elles étaient sous l'empire de la loi de 2004. Les personnes physiques encourent toujours la peine d'affichage de la décision prononcée ou de diffusion de celle-ci dans les conditions prévues à l'article 131-35 du Code pénal.⁵⁴

Là aussi, ces peines sont appliquées à tous les personnes responsables sans distinction de nationalité, ce qui participe à élargir le champ d'application des sanctions.

- Les personnes responsables

La loi conserve la même optique que pour les peines, il faut être dissuasif et donc rendre possible la poursuite de toute personne responsable. Elle élargit encore plus le champ de personnes susceptibles d'être reconnues responsables d'une pollution accidentelle. La nouvelle loi a modifié le dernier alinéa de l'article L218-19 (ancien article L218-22) du Code de l'environnement et prévoit que : « *les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.* »

La nouvelle loi permet alors de condamner pénalement la personne qui n'a pas causé directement le rejet d'hydrocarbures mais qui a contribué à la réalisation du dommage, par action ou omission, lorsqu'une violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou une faute caractérisée est identifiée.

La loi s'est ainsi écartée des aspirations de l'époque de la loi de 1964, transposant la Convention OILPOL, car elle ne mentionnait que le capitaine ou l'exploitant du navire comme

⁵⁴ Article 131-35 du Code pénal : « La peine d'affichage de la décision prononcée ou de diffusion de celle-ci est à la charge du condamné. Les frais d'affichage ou de diffusion recouverts contre ce dernier ne peuvent toutefois excéder le maximum de l'amende encourue.

La juridiction peut ordonner l'affichage ou la diffusion de l'intégralité ou d'une partie de la décision, ou d'un communiqué informant le public des motifs et du dispositif de celle-ci. Elle détermine, le cas échéant, les extraits de la décision et les termes du communiqué qui devront être affichés ou diffusés. (...) »

pouvant être responsable. Cette catégorie avait été enrichie à la suite du sinistre de *l'Amoco Cadiz* en 1978, par l'adjonction dans la loi de 1979 de « toute autre personne que le capitaine ». ⁵⁵ Ce nouvel élargissement introduit par la loi de 2008 fait entrer de manière indirecte dans le champ de la loi toute personne gravitant autour de l'exploitation du navire. Cette situation n'est pas sans rappeler les faits du procès *Erika*, qui a sûrement contribué à l'élargissement de la catégorie. ⁵⁶

Avec la nouvelle loi, la responsabilité de toute autre personne impliquée dans le dommage peut être engagée. Elle résulte des dispositions de l'article L218-18 du Code de l'environnement selon lequel: « *Les peines prévues à la présente sous-section sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou responsable à bord exerçant, en droit et en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'un rejet effectué en infraction aux articles L218-11 à L218-17 et L218-19 ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter.* »

2) Ajouts et suppressions relatifs à la procédure

La procédure relative à la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures n'a pas été bouleversée par l'entrée en vigueur de la nouvelle loi du 1^{er} août 2008. Seul l'article L218-26 du Code de l'environnement a fait l'objet de modifications notables. Cet article énumère les personnes habilitées à constater les infractions aux dispositions des règles de 15 et 34 de la Convention MARPOL.

D'une part, il abroge dans sa nouvelle version deux catégories de personnes compétentes pour ce constat. Il s'agit des techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime et les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes. A l'inverse, a été ajoutée une catégorie qui concerne les **syndics des gens de mer** désormais habilités à constater ces infractions.

D'autre part, dans le II de cet article L218-26, la loi dispose toujours que « *les infractions aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I, de la règle 5 de l'annexe II, de la règle 7 de*

⁵⁵ FRANCK Nathalie, « *Notion d'auteur d'une pollution involontaire par hydrocarbures* », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p. 97

⁵⁶ RABUTEAU Yann, « *Marées noires : le dispositif pénal issu de la loi sur la responsabilité environnementale* », DMF Mai 2009, n° 703, p. 476

l'annexe III et des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V de la convention ci-dessus mentionnée peuvent être constatées par les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale et les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale. »

Or, il a été observé que la numérotation des règles de la Convention MARPOL avait été modifiée et les incriminations des rejets d'hydrocarbures ne sont plus définies aux Règles 9 et 10 de l'Annexe I de la Convention MARPOL mais à ses nouvelles Règles 15 et 34.

Les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale et les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale voient toujours leur compétence fondée sur les anciennes Règles 9 et 10. Cette anomalie amène à s'interroger sur la légitimité de leur mission exercée conformément au Code de l'environnement.

Toutefois, si leur compétence est fragilisée, l'article L218-28 du Code de l'environnement mentionne que « *les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article L. 218-26 font foi jusqu'à preuve contraire* ». De plus, leur observation visuelle de la nappe d'hydrocarbures pourrait être un indice tout à fait recevable auprès du magistrat, qu'il pourra intégrer au faisceau d'indices.⁵⁷

Cette erreur dans la transposition de la Convention MARPOL devrait être vite rectifiée. Le gouvernement a en effet prévu de modifier cet article et le changement devrait être effectif en cours d'année.⁵⁸ Cet oubli est sûrement dû au contexte d'urgence et à la précipitation qui a entouré l'adoption de la loi de 2008.

Au-delà de ces analyses juridiques, la nouvelle loi n'entraîne pas, concrètement, pour les professionnels, une révolution dans leurs activités. Les agents habilités constatent les pollutions en s'en référant à la préfecture maritime, qui transmet le dossier au parquet.⁵⁹ De même, les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) coordonnent les moyens chargés de la détection de la pollution. Les premiers acteurs de la répression des pollutions maritimes par hydrocarbures ne sont finalement pas touchés par ces évolutions législatives.

⁵⁷ Contact Préfecture maritime de la Méditerranée

⁵⁸ Contacts CROSS, SGEM, Préfecture maritime de la Méditerranée

⁵⁹ Contact Préfecture maritime de la Méditerranée

D'une manière formelle, la loi de 2008, alors qu'elle avait pour finalité la transposition d'une directive européenne, a été l'occasion de gommer certaines imperfections intervenues lors de la transposition de la Convention MARPOL.

L'idée de renforcer l'arsenal de moyens de la lutte contre la pollution causée par les navires est très présente, et toujours rappelée lors des événements de mer accidentels. Ce paradoxe doit une nouvelle fois être souligné ; que ce soit au niveau communautaire ou national, ce sont les accidents qui sont les éléments déclencheurs du processus de renforcement des législations, alors que la majeure partie de la pollution provient des rejets délibérés.

Contrairement à l'esprit de la Convention MARPOL, la loi française et le droit communautaire ont une vocation répressive. L'instauration de la nature pénale des infractions au niveau communautaire a été à l'initiative des Etats. Même si la pénalisation des sanctions n'est pas contraire à MARPOL, l'uniformisation des peines, souhaitée au niveau communautaire, sera difficilement atteignable car la France a posé la barre de la répression bien trop haut pour les autres pays. La réglementation française se hisse désormais au rang des législations les plus sévères d'Europe. En comparaison, l'Espagne, pays lui aussi touché par les marées noires, fixe des sanctions administratives, absentes dans le système français, et des amendes dont les maxima sont fixés à 600 000 et 3 millions d'euros suivant la gravité de l'infraction.⁶⁰

Les régimes français et communautaires, ayant pour objet de mettre en œuvre la Convention MARPOL, se sont écartés de son esprit et cela suscitera des conflits de textes. Le droit communautaire est en effet désormais en la matière une source très influente dans le droit français.

⁶⁰ PUENTE Luz Maria, « Le droit répressif espagnol et les déversements illicites en mer », DMF, Août 2005, n° 661, p. 622

Chapitre 2 : Une réglementation influencée par des normes communautaires

Depuis le Traité de Maastricht de 1992 et la communication de la Commission de 1993⁶¹, L'Union européenne a affiché l'ambition de se doter d'une politique communautaire de sécurité maritime. L'accident de l'Erika a accentué l'action normative bien que le Conseil européen de Tampere du 15 et 16 juin 1999 avait déjà évoqué le besoin de sanctionner pénalement les dommages à l'environnement. Les Etats membres souhaitaient, en effet, s'accorder en matière pénale « *sur des définitions, des incriminations et des sanctions communes [devant] porter essentiellement, dans un premier temps, sur un nombre limité de secteurs revêtant une importance particulière, tels que (...) la criminalité au détriment de l'environnement.* ». Ce sont les Etats membres qui pouvaient tracer cette ligne politique. Contrairement à d'autres matières, le droit pénal est une compétence exclusive relevant de la souveraineté nationale, qui s'exerce par les Etats membres au sein de l'Union européenne dans le cadre du pilier relatif à la coopération policière et judiciaire (3^{ème} pilier). Toutefois, la pratique des transports et la menace des pollutions ont quelque peu bouleversé ces mécanismes institutionnels et les ont fait évoluer. Adoptant une politique volontariste en matière de pollution maritime, et du droit de l'environnement en général, l'Union européenne a produit des normes pénales qui remettent en cause les mécanismes de compétences au sein des institutions.

Les différences de la nature et le niveau des sanctions ont conduit à harmoniser les législations des Etats membres. Les sanctions pénales ont été considérées comme les plus appropriées pour l'élaboration de ce cadre commun.⁶²

L'environnement et les transports ont toujours été un des domaines privilégiés de l'action de la Communauté ; c'est donc naturellement que l'Union européenne est intervenue dans la réglementation de la pollution maritime par hydrocarbures (Section 1). Mais cette réglementation, si elle doit être intégrée au droit national, entre parfois en conflit avec le droit international ce qui n'est pas sans poser quelques difficultés (Section 2).

⁶¹ La Commission, dans sa communication du 24 février 1993 pour une politique commune de la sécurité maritime, mentionne parmi les objectifs à atteindre au niveau communautaire l'instauration d'un système d'information obligatoire grâce auquel les Etats membres auraient rapidement accès à toutes les informations importantes concernant le déplacement de navires transportant des matières dangereuses et polluantes et sur la nature précise de ces cargaisons – (www.europa.eu)

⁶² JAWORSKI Véronique, « *L'Union européenne et la protection pénale de l'environnement : la directive du 19 novembre 2008* », Revue Environnement Avril 2009, n° 4 p.49

Section 1 : L'édiction de normes pénales par l'Union européenne en matière de pollution maritime

Cette institution a infiltré les droits des Etats membres en édictant des règlements et des directives, qui représentent des normes contraignantes. Si les directives laissent une liberté aux Etats membres quant à leur transposition dans les législations nationales, elles imposent néanmoins un cadre juridique obligatoire afin de les harmoniser. C'est à l'aide de cet instrument communautaire que l'Union européenne a intégré dans son arsenal juridique les dispositions de la Convention MARPOL et créé ses propres normes relatives à la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures. L'Union européenne a pris l'initiative de renforcer le dispositif mis en place par l'OMI par le biais de la pénalisation.

La première interrogation qui vient à l'esprit est le pouvoir de l'Union européenne à produire de telles normes. L'Union européenne fonctionne sur le principe de compétences exclusives et de compétences partagées. Le droit pénal relève de la souveraineté nationale des Etats et cette compétence n'a pas été transférée à la Communauté européenne. Elle reste, au niveau communautaire, intégrée dans le troisième pilier. C'est de cette divergence qu'est né un conflit entre le Conseil et la Commission auquel la CJCE a mis un terme avec les arrêts du 13 septembre 2005 et du 23 octobre 2007.

Quelques généralités sur le fonctionnement de l'Union européenne et ses institutions doivent préalablement être rappelées afin de décrypter la portée des décisions de la CJCE en matière d'environnement et plus particulièrement concernant la répression pénale de la pollution par hydrocarbures.

Ainsi, le principe de l'incompétence de l'Union européenne devra être rappelé (A) avant de présenter les exceptions récemment apportées par les décisions de la CJCE (B).

A. Le principe d'incompétence de la Communauté européenne en matière pénale

Le Traité de l'Union européenne, signé à Maastricht le 7 février 1992 et entré en vigueur le 1^{er} novembre 1993, a créé l'Union européenne. L'Union européenne s'identifie à une structure de nature économique et politique qui s'organise autour de trois piliers. Le premier pilier est constitué par la Communauté européenne (anciennement Communauté économique européenne) qui a pour fondement l'acquis communautaire. Avec les deuxième et troisième

piliers, la coopération intergouvernementale émerge. Le titre V du Traité sur l'Union européenne (TUE) consacre le deuxième pilier à la politique étrangère de sécurité commune (PESC). Le troisième pilier, issu du titre VI du TUE, est, lui, dédié à la coopération policière et judiciaire. Cette répartition des compétences entre ces trois piliers permet aux Etats membres de conserver une marge de manoeuvre en matière pénale.

L'objectif de la coopération policière et judiciaire est fixé à l'article 29 du Traité sur l'Union européenne. Aucun transfert de compétence n'a été réalisé au bénéfice de la Communauté européenne (1^{er} pilier) concernant ces domaines. La Commission et le Parlement européen ne se voient attribuer qu'une compétence réduite. Les Etats membres ont la vocation d'accorder leurs règles nationales et contribuent à la mise en place de mécanismes de reconnaissance mutuelle des décisions judiciaires en matière pénale. La souveraineté nationale est préservée mais ces domaines feront l'objet d'une intense coopération intergouvernementale initiée par le Conseil.

Fondées sur le premier ou le troisième pilier, les décisions ne seront pas revêtues de la même nature. C'est cet aspect qu'il est intéressant de rappeler. La Communauté est compétente pour adopter des règlements et des directives.

Les **directives** sont adoptées selon la procédure communautaire qui est une procédure de co-décision fondée sur le premier pilier : la Commission est seule compétente pour faire des propositions de directives au Conseil et au Parlement et, au Conseil, la majorité qualifiée suffit pour l'adoption des actes.

Les **décisions cadres** doivent, elles, suivre la procédure intergouvernementale dont la base juridique repose sur les deuxième et troisième piliers. Dans ce cas, le droit d'initiative est partagé entre la Commission et les Etats membres. L'unanimité au Conseil et la simple consultation du Parlement européen sont nécessaires.

Cette différence est fondamentale pour la contestation des actes. Les décisions cadres ne peuvent pas faire l'objet d'un recours en manquement en cas de transposition défectueuse, si l'Etat concerné y est opposé. L'approbation des Etats est ainsi requise pour la saisine à titre préjudiciel de la Cour de justice.⁶³

⁶³ Article 19 Traité UE

Conformément à cette répartition des compétences entre les trois piliers, la matière pénale n'a jamais fait l'objet d'un transfert de compétence en faveur de la Communauté européenne et ressort du pouvoir des Etats membres dans le cadre de la coopération intergouvernementale.

D'ailleurs, la Communauté européenne ne dispose pas de réel pouvoir de contrainte. Productrice de normes, elle n'a été dotée, ni par le droit originel, ni par le droit dérivé, de moyens suffisants pour faire respecter le droit communautaire. A titre d'exception, un article peut néanmoins être cité : l'article 83 du traité CE prévoit l'institution d'amendes et d'astreintes pour le respect des interdictions du droit de la concurrence applicables aux entreprises.⁶⁴

Ce principe est rappelé dans un des arrêts de la Cour de justice⁶⁵ qui déclare qu' « *en principe, la législation pénale tout comme les règles de procédure pénale ne relèvent pas de la compétence de la Communauté* ». Et ce mécanisme a été établi de manière à ce qu'aucune disposition du Traité sur l'Union européenne ne puisse affecter une disposition du Traité instituant les Communautés européennes.⁶⁶ Sur le principe, ni les textes, ni la jurisprudence ne remettent en cause cette répartition des compétences qu'il revient à la Cour de justice de sauvegarder et de faire respecter.

La raison de l'incompétence de la Communauté européenne peut s'illustrer à travers les propos du sénateur, Monsieur Hubert HAENEL, qui a écrit que « *ce n'est pas seulement en raison des différences importantes entre les systèmes et les traditions juridiques des Etats membres, avec en particulier la distinction entre le système accusatoire et le système inquisitoire ; c'est, plus fondamentalement, parce que nous touchons là à des domaines qui sont au cœur de la souveraineté des Etats, (...) le droit pénal revient en réalité à définir le bien et le mal* ». ⁶⁷ Le droit de punir est un droit régalien que les Etats ne veulent en aucun cas abandonner.⁶⁸

⁶⁴ LONDON Caroline, « *Droit pénal : compétence nationale exclusive ou partagée ?* », Bulletin du droit de l'Environnement Industriel mars 2006, n° 2, p.54

⁶⁵ CJCE, 13 septembre 2005, aff. C-176/03

⁶⁶ Articles 29 et 47 du Traité sur L'Union européenne

⁶⁷ Discours du sénateur Hubert HAENEL disponible sur le site <http://www.senat.fr>

⁶⁸ Lamy Droit pénal des Affaires 2009, « *Incompétence de la Communauté européenne dans le domaine pénal* » n°4186

B. L'exception : l'intérêt supérieur de la protection de l'environnement

La CJCE, qui est l'organe judiciaire de l'Union européenne, garant du respect de la compétence des institutions communautaires, a rendu ces dernières années deux décisions qui pourraient bien remettre en cause ce principe d'incompétence de la CE. Elle a innové avec une décision de principe du 13 septembre 2005 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal, puisque celle-ci a été suivie d'un arrêt du 23 octobre 2007 relatif à la pollution provenant des navires. A la suite de ces arrêts, deux décisions cadres ont été annulées car adoptées au sein du troisième pilier alors qu'elles devaient l'être au sein du premier. Pour mieux comprendre l'enjeu que ces décisions jurisprudentielles représentent pour l'étude la pollution maritime par hydrocarbures, il faudra dans un premier temps s'arrêter sur les prémices de ce changement introduits par l'arrêt du 13 septembre 2005, annulant la décision cadre n°2003/80/JAI (1), avant d'envisager les conséquences que la décision a eu sur la directive 2005/35/CE avec l'arrêt du 13 octobre 2007 (2).

1) Les prémices : l'arrêt de la CJCE du 13 septembre 2005 et l'annulation de la décision cadre 2003/80/JAI⁶⁹

Bien que cette décision cadre ne s'applique pas aux pollutions maritimes, il est essentiel pour la suite du développement, d'analyser le contexte de son élaboration et les motifs de son annulation par la CJCE.

La décision cadre n° 2003/80/JAI relative à la protection de l'environnement par le droit pénal visait à intégrer dans l'Union européenne les principes posés lors de la Convention de l'Europe sur la protection de l'environnement par le droit pénal du 4 novembre 1998. Cette dernière, à l'initiative des Etats membres du Conseil de l'Europe, avait vocation à offrir un cadre harmonisé et adapté aux législations européennes en définissant les comportements pouvant être qualifiés d'infractions ainsi que les principes de responsabilité et de procédure pénale. Il était estimé que les sanctions administratives et civiles seraient inefficaces pour les atteintes à l'environnement. Cette convention exprimait un souhait d'évolution de la politique des Etats européens face à ces dangers.

⁶⁹ JOUE n° L 29, 5 févr. 2003

Le Conseil européen a poursuivi cette voie. Sa volonté d'adopter des sanctions pénales pour réprimer les atteintes à l'environnement s'est concrétisée avec sa décision cadre n° 2003/80/JAI du 27 janvier 2003. L'accident du Prestige, ravivant les souvenirs de pollutions causées par les navires, a été le catalyseur dans la dynamique de cette nouvelle réglementation. Cette décision cadre vise à punir les comportements nuisant à l'environnement, qu'ils soient intentionnels ou non. Elle affiche une double volonté, une réelle coopération administrative mais aussi judiciaire entre les Etats membres.

La décision cadre n°2003/80/JAI avait pour but la qualification d'infractions pénales, dans le droit interne des Etats membres, les infractions contre l'environnement commises intentionnellement, par imprudence ou négligence grave ainsi que les actes qui causent ou risquent de causer des dommages importants à l'environnement par une pollution de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol ou par le stockage ou l'élimination de déchets ou de substances similaires.⁷⁰

Les Etats membres doivent prévoir que ces comportements incriminés seront réprimés par des sanctions de nature pénale, effectives, proportionnées et dissuasives, pouvant aller jusqu'aux peines privatives de liberté. Les peines peuvent être accompagnées de sanctions complémentaires, telle que la déchéance du droit d'exercer une activité nécessitant une autorisation officielle ou un agrément pour une personne physique.⁷¹ Les personnes morales peuvent, elles aussi, être reconnues coupables des infractions visées dans les articles 2 et 3.

Concernant la compétence juridictionnelle des Etats, chaque autorité nationale prend les mesures nécessaires pour se déclarer compétente lorsque les infractions sont commises sur leur territoire.⁷²

Parallèlement, la Commission avait elle aussi déposée, en mars 2001, une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la protection de l'environnement par le droit pénal. Même si elle reprenait les principes de la décision cadre, elle justifiait ce nouveau texte par le constat de la compétence communautaire en matière de criminalité environnementale. Le fondement du texte sur le titre VI du traité sur l'Union européenne était alors erroné. Malgré l'avis du Parlement européen et de la Commission, le Conseil européen a tout de même adopté, le

⁷⁰ Articles 2 et 3 de la directive 2003/80/JAI

⁷¹ Article 5 de la directive n° 2003/80/JAI

⁷² Article 8 de la décision cadre n° 2003/80/JAI

27 janvier 2003, la décision cadre précitée. Le Conseil avait intégré dans cette dernière plusieurs dispositions de la proposition de la Commission.

La directive de la Commission encadrait la compétence étatique dans un souci d'harmonisation en fixant quatre niveaux de peines minima, elles mêmes fixant la peine maximale applicable.⁷³

Le conflit de bases juridiques entre le premier et le troisième pilier était alors né. La question était de savoir si la protection de l'environnement par le droit pénal devait relever de la compétence du premier ou du troisième pilier. Le problème de concurrence entre les deux institutions de l'Union européenne (Commission et Conseil) a incité la CJCE à prendre position.

Dans un arrêt du 13 septembre 2005 *Commission contre Conseil*, la CJCE a répondu en faveur de la Commission et a annulé la décision cadre. Avec cet arrêt de principe, la CJCE statuant en grande chambre devait trancher sur le fondement de la décision cadre n°2003/80/JAI. Elle avait la possibilité de reconnaître valable le fondement du titre VI du Traité sur l'Union européenne, relatif à la coopération judiciaire et policière en matière pénale, ou d'annuler le texte en considérant qu'il aurait dû être adopté conformément à l'article 175§1 du Traité sur la Communauté européenne, premier pilier de l'Union européenne.

C'est cette seconde voie qui fut suivie par la CJCE qui considère que cette décision cadre empiète sur une compétence de la Communauté européenne et doit pour cette raison être annulée. Elle justifie ce « dépassement » de compétence en rappelant que la politique des transports et de l'environnement sont deux domaines réservés à la Communauté européenne.

Selon la CJCE, dans ces domaines, la Communauté européenne peut inciter les Etats membres à prendre des mesures pénales lorsque celles-ci se révèlent indispensables pour lutter contre les atteintes à l'environnement. Si la Commission a le pouvoir d'imposer la nature des sanctions, il revient cependant aux Etats membres de fixer le montant des peines applicables. Elle pose comme seule limite que ces peines soient effectives, proportionnées et dissuasives en cas d'infractions à une réglementation communautaire.

⁷³ LONDON Caroline, « *Droit pénal : compétence nationale exclusive ou partagée ?* », Bulletin du droit de l'Environnement Industriel mars 2006, n° 2, p.54

Conséquence : la directive du Parlement et du Conseil du 19 novembre 2008. A la suite de cet arrêt, la décision cadre ayant été annulée, il a fallu retirer et remplacer la proposition de directive du 13 mars 2001. Ce fut l'objet de la proposition de directive relative à la protection de l'environnement par le droit pénal du 9 février 2007. Comme il l'a été décidé par la CJCE, elle oblige les Etats membres à sanctionner pénalement certains comportements considérés comme des atteintes graves à l'environnement. Appliquée au niveau européen, cette proposition de directive rend possible l'harmonisation des législations pénales en fixant un cadre commun. Elle répond aux besoins d'un niveau de protection élevé de l'environnement tel que visé par l'article 174 du Traité instituant la Communauté européenne.

Les sanctions pénales effectives, proportionnées et dissuasives pourront s'appliquer autant aux personnes morales qu'aux personnes physiques. Outre les mesures financières, il est possible de prononcer des peines d'emprisonnement mais aussi des mesures additionnelles telles que l'obligation de réparer le dommage causé ou l'interdiction permanente ou temporaire d'exercer une activité.

L'enjeu de la décision de la CJCE résidait dans le fait de savoir si, dorénavant, le droit communautaire pourrait désormais obliger les États-membres à prévoir des sanctions pénales, ce qu'aucune directive n'avait pour l'heure prévue.

La proposition de directive du 9 février 2007 avait pourtant fait l'objet de critiques de la part du Comité économique et social, à qui elle a été soumise pour étude. Dans son avis du 26 septembre 2007, il maintient que le rapprochement des réglementations pénales des Etats membres ne peut avoir lieu que dans le cadre du troisième pilier. Il émet aussi quelques réserves sur le pouvoir de la Commission d'imposer aux Etats membres l'adoption de peines privatives de liberté et craint que les amendes prévues à l'encontre des personnes morales ne créent une distorsion des droits nationaux. Malgré ces réticences, il approuve l'action visant à clarifier les législations pénales en posant la définition des faits incriminés.⁷⁴

Adoptée à la majorité qualifiée, cette proposition de directive a donné naissance à la directive du 19 novembre 2008 fixant les termes d'une harmonisation de la protection pénale de l'environnement au sein de l'Union européenne. Les Etats membres vont progressivement se voir imposer une base commune, un seuil minimal auquel ils devront se conformer.

⁷⁴ BERTELLA-GEFFROY Marie-Odile, « Un an de droit pénal de l'environnement », Revue Environnement, Février 2008, n° 2, Chron. 2

Il serait incorrect de conclure que le domaine de l'environnement légitime l'ingérence et la compétence de la Communauté européenne en matière pénale. Elle dispose, en fait, du pouvoir d'imposer aux Etats membres la pénalisation des sanctions. Ces sanctions seront, par la suite, librement définies par les Etats membres.

Cet arrêt, loin d'être une décision d'espèce, a vu sa portée mise en évidence dans une communication du 11 novembre 2005. Elle annonçait en effet l'application de cette jurisprudence à d'autres textes, ce qui a été le cas avec la décision cadre n°2005/667/JAI.

2) L'application au domaine de la pollution maritime par hydrocarbures : l'arrêt de la CJCE du 23 octobre 2007 et l'annulation de la décision cadre n°2005/667/JAI

La décision cadre n°2005/667/JAI du Conseil, du 12 juillet 2005, visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires a été élaborée en vue de compléter la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions de pollution. Cette décision cadre, bien qu'antérieure à la directive, a été annulée pour les mêmes raisons que celles exposées dans l'arrêt du 13 juillet 2005.

La décision cadre introduit la pénalisation des infractions, énoncées dans la directive 2005/35/CE. Le respect de la répartition des compétences semblait être établi, la directive légiférant en matière environnementale et la décision cadre en matière pénale.

La directive 2005/35/CE est l'instrument communautaire réalisant l'intégration des normes internationales et en particulier les dispositions de la Convention MARPOL. Elle règlemente la pollution causée par les navires et tend à améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement.

Cette directive exclut de son domaine d'application la responsabilité civile et instaure une coopération entre les Etats membres en cas de déversement illégal dans les zones relevant de leur compétence. Elle prévoit que les Etats membres doivent rendre compte de l'application de cette directive en transmettant tous les trois ans un rapport à la Commission. Comme la directive plus générale sur la protection du droit de l'environnement par le droit pénal du 19 novembre 2008, elle fixe les bases d'une harmonisation des législations des Etats membres tout en les autorisant à

sanctionner plus sévèrement, dans leur droit national, les infractions de pollution causées par les navires, sous réserve de la conformité de ces mesures nationales au droit international.⁷⁵

Cette directive participe alors pleinement à la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures. Son article 2 reprend les définitions de rejet et de substances polluantes telles que visées par la Convention MARPOL. C'est d'ailleurs ce texte communautaire que le législateur a transposé avec la loi du 1^{er} août 2008 modifiant les articles L218-10 à L218-31 du Code de l'environnement.

Cette norme communautaire ne se contente pas d'intégrer la Convention MARPOL au sein de l'Union européenne. Il s'agit d'approfondir et de développer le travail entamé par l'OMI, en créant, au niveau communautaire, un régime plus répressif que celui posé par le texte international. Cette directive élargit par exemple le nombre de personnes pouvant être reconnues responsables, quand la Convention se limite aux seuls capitaine ou propriétaire du navire.⁷⁶

Cette directive n°2005/35/CE doit être lue conjointement avec la décision cadre n°2005/667/JAI. Si la première retient l'infraction de rejet de substances polluantes par des navires, commis intentionnellement ou à la suite d'une négligence grave, la seconde les qualifie de délits. Cette décision cadre issue du troisième pilier a été adoptée par le Conseil sur le fondement des articles 31 et 34 du Traité sur l'Union européenne et a pour objectif de renforcer le cadre pénal de la répression de la pollution causée par les navires. Elle impose donc la pénalisation des sanctions pour les infractions énumérées dans la directive.

Cette action est désapprouvée par la Commission qui, soutenue par le Parlement européen, a introduit un recours en annulation contre la décision cadre. Elle défend le fondement de l'article 80 du Traité sur la Communauté économique (TCE) et juge irrégulier le fondement du Traité de l'Union européenne (TUE).⁷⁷ Ce texte devait, selon elle, avoir les mêmes bases juridiques que la directive n°2005/35/CE.

⁷⁵ Article 1^{er} al.2 de la directive 2005/35/CE

⁷⁶ GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des Conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892

⁷⁷ L'article 80 du TCE du titre V relatif aux transports : « *Les dispositions du présent titre s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. 2. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, pourra décider si, dans quelle mesure et par quelle procédure des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne. Les dispositions de procédure de l'article 71 s'appliquent.* »

Dans sa décision du 23 octobre 2007, la Cour de justice a déclaré recevable le recours de la Commission et a prononcé l'annulation de la décision cadre. Pour elle, ce texte outrepassait les compétences fixées par le Traité CE et méconnaissait alors l'article 47 garantissant le maintien des compétences ainsi attribuées. Elle a ainsi tranché le conflit de bases juridiques en se fondant sur le but et le contenu de l'acte attaqué.⁷⁸

La Cour de justice observe que la décision cadre poursuit un but qui est contenu dans l'article 6 du TCE ; elle en déduit que la sécurité maritime et la protection de l'environnement s'intègrent à la politique commune des transports. Inciter les Etats membres à prendre des sanctions pénales contribue à assurer l'effectivité de ses normes. Par conséquent, la Cour de justice estime qu'au moins une partie des articles du texte relève donc de la compétence communautaire.⁷⁹ La décision cadre devant être amputée d'une partie de ses articles, le juge communautaire l'a annulé dans son ensemble « *en raison de son indivisibilité* ». ⁸⁰ Il reconnaît tout de même que les sanctions pénales seront déterminées par les Etats membres, selon leur échelle en droit interne.

Cette décision met un terme, sur le plan communautaire, aux divergences et interrogations nées après l'annulation de la décision cadre n°2003/80. La Commission prônait une interprétation large de l'arrêt du 13 juillet 2005 alors que les Etats membres défendaient une interprétation stricte. Cette jurisprudence aura vocation à s'élargir à d'autres domaines, dans la mesure où les sanctions pénales seront considérées comme indispensables pour lutter contre les atteintes graves aux intérêts que la Communauté entend préserver.⁸¹

Un de ces intérêts est la **sécurité maritime** qui, au même titre que la protection de l'environnement, doit être envisagée comme une priorité dans la politique communautaire.⁸² Elle affirme cette position en faisant état des articles du TCE s'y référant dans sa décision.⁸³

⁷⁸ VIAL Claire, « *Etendue de la compétence communautaire en matière pénale* », Revue Environnement, Février 2008, n°2, Comm. 39

⁷⁹ Considérants 66 à 69, CJCE (grande chambre), 23 octobre 2007, affaire c-440/05, Commission CE soutenue par PE contre Conseil UE

⁸⁰ Considérant 74, CJCE (grande chambre), 23 octobre 2007, affaire c-440/05, Commission CE soutenue par PE contre Conseil UE

⁸¹ VIAL Claire, « *Etendue de la compétence communautaire en matière pénale* », Revue Environnement, Février 2008, n°2, Comm. 39

⁸² LONDON Caroline, « *Droit pénal : compétence nationale exclusive ou partagée ?* », Bulletin du droit de l'Environnement Industriel mars 2006, n° 2, p.54

⁸³ Article 6 du TCE : « *Les exigences de la protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en oeuvre des politiques et actions de la Communauté visées à l'article 3, en particulier afin de promouvoir le développement durable.* »

Cette décision n'a pas pour finalité de priver le Conseil de toute action en matière pénale. Elle vise à harmoniser les législations européennes en permettant à la Commission, lorsque les violations de la réglementation communautaire le nécessitent, de prendre des mesures en relation avec le droit pénal. Une répression efficace au niveau européen passe tout d'abord par la mise en place d'éléments constitutifs de l'infraction pénale, communs à tous, dans le domaine de l'environnement.

Toutefois, elle ne bouleverse pas pour autant le cadre juridique de la réglementation. Il demeure nécessaire d'adopter deux actes : un pour l'introduction d'une sanction pénale et un autre qui fixe le niveau de la sanction applicable.

A la suite de l'annulation de la décision cadre n°2005/667/JAI, la Commission a déposé le 11 mars 2008 une proposition de directive COM(2008)134 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions. Cette proposition de directive définit l'incrimination pénale. Les Etats membres doivent préciser que tout rejet par un navire de substances polluantes dans les zones définies (eaux intérieures et territoriales, ports, haute mer) est considéré comme une « *infraction pénale* » s'il a été commis intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence grave.

Les sanctions appliquées pour les infractions de pollution causées par les navires doivent être effectives, proportionnées et dissuasives tant pour les personnes physiques que pour les personnes morales. Les premières seront pénalement sanctionnées, alors que les personnes morales seront, elles, tenues responsables de ces infractions sous certaines conditions. La proposition de directive reprend la décision cadre et veille à ce que les Etats engagent leur responsabilité lorsqu'une infraction a été commise à leur profit par certaines personnes agissant en leur nom ou lorsque le défaut de surveillance ou de contrôle a rendu possible une infraction par ces personnes.⁸⁴ Toutefois, les Etats membres qui ne reconnaissent pas la responsabilité pénale des personnes morales dans leur droit national ne sont pas obligés de modifier leur dispositif.

⁸⁴ Communiqué de presse, Commission européenne, « *La Commission européenne rationalise les règles relatives à la protection en cas de pollution maritime* », 11 mars 2008

Les sanctions devront s'adapter à la gravité des infractions ; les rejets répétés, volontaires ou issus d'une négligence grave causant « une grave détérioration de l'eau » seront distingués des rejets moins importants. La notion de « grave détérioration de la qualité de l'eau » fera sûrement l'objet de discussions et de débats entre les experts pour en définir les contours.⁸⁵

Une fois adoptée, cette proposition de directive modifiera et remplacera la directive 2005/35/CE, dont les dispositions s'appliquent toujours.⁸⁶ Elle devra être transposée par les Etats membres dans un délai de six mois. Ce court délai est justifié par les transpositions déjà réalisées de la directive 2005/35/CE et de la décision cadre annulée. Leur contenu est en effet largement repris par la proposition de directive COM (2008)134 ; les législations nationales sont donc préparées pour l'intégration de ce nouvel instrument communautaire.

Cette directive devrait très prochainement entrer en vigueur. Un accord politique du Conseil a été atteint, seule la signature formelle reste nécessaire avant son adoption.

La légitimité de ses dispositions sera renforcée par la possibilité de saisir la Cour de justice d'une question préjudicielle. De plus, cette directive jouirait d'un effet direct dans le droit national de chaque Etat membre. Le caractère pénal de ce texte va lui permettre de remplir un double rôle. D'une part, elle assure le respect des dispositions adoptées par l'Union européenne, et d'autre part elle uniformise les législations pénales nationales au sein de l'Union européenne.

Et naturellement, la grande innovation de cette directive, précédée par la directive du 19 novembre 2008, est d'être l'un des premiers actes communautaires, issus du premier pilier, à imposer des sanctions pénales.⁸⁷

Cette évolution montre, une fois de plus, toute l'importance accordée à la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures. L'Union européenne aurait pourtant pu user de l'alternative évoquée par le député M. Philip. Il rappelle l'existence de l'article 42 du Traité UE, dit « disposition passerelle », toujours dans le troisième pilier, qui permet le transfert de la matière pénale telle que définie aux termes de l'article 29 du Traité UE (troisième pilier) au titre

⁸⁵ NEUMEISTER Michel, « *Sanctions pénales à la suite de rejets illicites de nouveau possibles...dans un an* », Journal de la marine marchande, 8 mai 2009, p.5

⁸⁶ Comm. CE, communiqué IP/08/420, 11 mars 2008, « *Proposition de règles relatives à la protection en cas de pollution maritime* », La Semaine Juridique Edition Générale n°12, 19 mars 2008,

⁸⁷ JAWORSKI Véronique, « *L'Union européenne et la protection pénale de l'environnement : la directive du 19 novembre 2008* », Revue Environnement Avril 2009, n° 4 p.49

IV du Traité instituant la Communauté européenne (premier pilier). Cela aurait permis aux Etats membres de garder la maîtrise du transfert et de ne pas se voir imposer une norme dans une matière dont ils ont toujours refusé de céder leur compétence.

Cette jurisprudence pourrait d'ailleurs connaître une portée encore plus large avec le Traité de Lisbonne qui prévoit dans son article 69 B paragraphe 2 que « *lorsque le rapprochement des dispositions législatives et réglementaires des États membres en matière pénale s'avère indispensable pour assurer la mise en oeuvre efficace d'une politique de l'Union dans un domaine ayant fait l'objet de mesures d'harmonisation, des directives peuvent établir des règles minimales relatives à la définition des infractions pénales et des sanctions dans le domaine concerné* ». ⁸⁸

Les conflits de bases juridiques ont donc été résolus en faveur de la Commission, mais cette directive 2005/35/CE a aussi soulevé des questions sur l'application du droit international. Elle va donc revenir devant les juges de la CJCE mais sous l'angle, cette fois-ci, de sa conformité aux textes internationaux.

Section 2 : La délicate coexistence des normes communautaires et des conventions internationales

Les normes édictées par l'Union européenne jouissent pour la plupart d'une autorité supérieure sur les lois françaises. Elles ne sont pas les seules normes supranationales au sein de la hiérarchie des normes. Le législateur national est aussi soumis à l'article 55 de la Constitution française selon lequel les traités internationaux prévalent sur les lois françaises.

Dès lors, les textes réglementant la pollution maritime par hydrocarbures se retrouvent dans une configuration particulière. Le texte international, la Convention MARPOL, a été intégré en droit communautaire et transposé en droit français par la loi de 1983. Toutefois, la directive 2005/35/CE s'émancipe légèrement des principes posés par la Convention MARPOL et sa transposition a été réalisée par le biais de la récente loi de 2008. Le Code de l'environnement intègre ainsi dans ses dispositions une norme internationale et une norme communautaire. Il

⁸⁸ VIAL Claire, « *Etendue de la compétence communautaire en matière pénale* », Revue Environnement, Février 2008, n°2, Comm. 39

semble que le conflit entre la Convention MARPOL, ou toute autre norme internationale concernée, et la directive 2005/35/CE devienne inévitable.

Une fois de plus, la Cour de justice se trouve sollicitée pour préciser le domaine de la directive 2005/35/CE et gérer, dans ce cas particulier, l'éventuelle contradiction avec certaines normes internationales faisant autorité dans les droits des Etats membres.

Ces interrogations ont émergé devant la CJCE avec l'arrêt du 3 juin 2008 *INTERTANKO* posant le problème de la compatibilité de la Convention MARPOL avec le droit communautaire (A), de l'invocabilité de la CNUDM (B), et des contradictions des normes internationales avec le droit communautaire (C).

A. La compatibilité du droit communautaire avec la Convention MARPOL

Dans cette affaire, la légalité de la directive 2005/35/CE était contestée au regard de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) et de la Convention MARPOL.

Lors d'une procédure introduite devant la High Court of Justice de Londres, des armateurs ont posé le problème de la conformité de la directive par rapport à divers instruments internationaux. Par décision du 4 juillet 2006, le juge britannique a alors saisi la CJCE d'une question préjudicielle sur la compatibilité de la directive avec des conventions internationales, reconnues par l'Avocat général Madame KOKOTT dans ses conclusions comme des « *normes juridiques de rang supérieur* ». ⁸⁹

Cette directive 2005/35/CE se retrouve une nouvelle fois devant l'organe judiciaire communautaire, pour être analysée sous l'angle plus large du droit international.

La requête a été déclarée recevable et le risque de créer une insécurité juridique résultant d'une éventuelle contradiction étudié.

Comme il a été relevé, la directive 2005/35/CE applique la Convention MARPOL en élargissant les causes de responsabilité. Des normes de nature différente mais d'objet identique se superposaient, l'occasion devait être saisie afin de rendre plus clair cette interdépendance de normes.

⁸⁹ Conclusions de l'Avocat général Madame KOKOTT, présentées le 20 novembre 2007, dans l'affaire INTERTANKO, CJCE 3 juin 2008 C 308-06, Office des publications

Cette question, introduite par la juridiction de renvoi, portait sur le pouvoir du législateur communautaire à établir des critères d'engagement de la responsabilité plus larges que ceux prévus par le droit international.⁹⁰

En outre, plusieurs dysfonctionnements entre les deux textes pouvaient être signalés.

D'une part, l'article 4 de la directive fait obligation aux Etats de considérer comme infractions, les rejets par les navires de substances polluantes commis intentionnellement témérement ou à la suite de négligences graves dans les eaux intérieures, les eaux territoriales, les détroits, les ZEE et la haute mer. Les requérants font remarquer que cette disposition entre en contradiction avec les pouvoirs attribués aux Etats membres par la CNUDM, à savoir les pouvoirs de sanctions et les droits de passage dans les eaux sous leur juridiction.

D'autre part, l'article 5 prévoit plusieurs dérogations à l'article précédent en se référant à la convention MARPOL. Cet article est contesté car les dérogations proposées seraient insuffisantes.

La légalité de la directive était également contestée par INTERTANKO parce que le nombre de personnes susceptibles d'être punies pénalement pour des rejets n'était pas limité.⁹¹

Concernant la Convention MARPOL, la Cour de justice élude toute question de fond en observant que la Communauté européenne n'est pas partie à ce texte international. Elle dépasserait les compétences qui lui ont été attribuées si elle jugeait de la conformité d'un texte extérieur à son ordre juridique interne. Les Etats membres ont tous ratifié cette convention et l'ont intégrée dans leur réglementation nationale. La CJCE reste pourtant réticente à toute entrée implicite de la Communauté dans cette convention du fait de cette intégration commune.

La seule compétence que la Cour de justice reconnaît à MARPOL est une invocabilité d'interprétation. Elle fait appel au principe coutumier de bonne foi, connu en droit international général, et à l'article 10 TCE pour en déduire que la Cour de justice peut interpréter les dispositions de la directive à la lumière de la Convention MARPOL.⁹² Elle ne répond pas aux

⁹⁰ VIAL Claire, « *Les doutes sur la validité de la directive 2005/35/CE sont levés* », Revue Environnement, Août 2008, n°8-9, Comm. 127

⁹¹ GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des Conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892

⁹² Considérant 52 de l'arrêt CJCE, 3 juin 2008, INTERTANKO, n° C-308/06

attentes des maritimistes mais apporte néanmoins une information capitale pour la bonne application de ce texte.

B. L'invocabilité de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

Concernant la Convention de Montego bay, la Communauté est une partie contractante de cette convention depuis 1998.⁹³ Toutefois, la Cour de justice se refuse là aussi à examiner la directive au regard de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM).

La CJCE s'écarte subtilement du débat en rendant impossible l'étude de comptabilité. Elle se réfugie derrière la non invocabilité de la Convention en prétextant qu'elle « *ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers et à conférer à ces derniers des droits ou des libertés susceptibles d'être invoqués à l'encontre des Etats* ». ⁹⁴

La nature et l'économie de cette convention lui permettent de rejeter la demande formulée par le juge britannique sans se prononcer sur les questions de fond. Pour elle, la Convention de Montego Bay a introduit des droits et obligations des Etats, en mer, et ces derniers sont les seuls liés par ce texte, et donc les seuls à pouvoir s'en prévaloir. Dès lors, la directive, qui prévoit des sanctions pour les particuliers, ne bénéficie d'aucun fondement pour être appréciée au regard d'un texte destiné aux Etats.⁹⁵ La Cour de justice précise que si la Convention de Montego Bay semble accorder quelques droits aux navires, « *il ne s'ensuit pas pour autant que ces droits soient conférés aux particuliers propriétaires de ces navires puisque le statut juridique international du navire dépend de l'Etat du pavillon et non de l'appartenance du navire à certaines personnes physiques ou morales.* »

Elle recourt à une technique qu'elle connaît bien et clôt ainsi le débat. La jurisprudence communautaire a, en effet, mis en place des filtres permettant de se rendre hermétique à toute pénétration du droit international. Tout d'abord, pour apprécier la validité d'un texte international, elle étudie toutes les dispositions de la convention. Ces dernières, de par leur nature et leur économie, ne doivent pas s'opposer à la procédure communautaire. C'est le filtre de l'invocabilité indirecte.⁹⁶ Ensuite, elle vérifie que les dispositions soient suffisamment

⁹³ Instrument de confirmation formelle de la Communauté européenne déposé le 1^{er} avril 1998

⁹⁴ Considérant 52 de l'arrêt CJCE, 3 juin 2008, INTERTANKO, n° C-308/06

⁹⁵ DMF Hors série, juin 2009, n°13, les auteurs soulèvent une nuance avec l'article 97 CNUDM sur la juridiction pénale en matière d'abordage en haute mer qui confère directement des droits aux marins

⁹⁶ GRARD Loïc, « *Responsabilité en cas de rejets polluants accidentels* », Revue des droits des transports, Septembre 2008, n°9, Comm. 174

inconditionnelles et précises pour s'intégrer dans le droit communautaire. C'est le filtre de l'invocabilité directe. Avec ce double filtre, la Cour de justice crée une frontière à toute ingérence du droit international.

Pourtant, ici, elle se refuse toute interprétation d'un texte international, envers lequel elle avait affiché autrefois une grande tolérance. En effet, l'Avocat général Madame KOKOTT rappelle qu'avant même son entrée en vigueur, la Cour de justice a reconnu à des particuliers la possibilité de se prévaloir de la CNUDM car elle était l'expression du droit international coutumier.

De plus, si la CJCE ne connaît pas de recours à un mécanisme identique à celui prévu par l'article 55 de la Constitution, il existe un principe de primauté des accords internationaux sur les actes de droit dérivé, sous réserve, bien sur, que la Communauté y soit partie.⁹⁷ D'ailleurs, l'article 300 §7 TCE prévoit que la Communauté sera liée par les instruments internationaux.

La CJCE permet, avec cette jurisprudence, de déclarer conforme la directive 2005/35/CE, malgré l'extension de son champ d'application au-delà des eaux territoriales. Cette attribution relève cependant de la CNUDM. La question du réel pouvoir de l'Union européenne à légiférer en haute mer demeure et certains auraient donné leur préférence à l'interprétation de la Convention MARPOL, compétente en la matière selon les principes fixés par la CNUDM.⁹⁸

D'autre part, la Cour de justice devait prendre position sur le risque d'insécurité juridique introduit par la notion de « négligence grave », qui engage la responsabilité pénale dans la directive. Ce concept est absent du texte international.⁹⁹ La Cour l'interprète en donnant sa propre définition et la considère « *comme impliquant une action ou omission involontaire par laquelle la personne responsable viole, d'une manière caractérisée, l'obligation de diligence qu'elle aurait dû et aurait pu respecter compte tenu de ses qualités, de ses connaissances, de ses aptitudes et de sa situation individuelle* ». ¹⁰⁰ Pour elle, la sécurité juridique n'est pas menacée car cette notion existe déjà dans les législations des Etats membres. D'ailleurs, à titre indicatif, le Parlement

⁹⁷ Arrêt CJCE *Commission contre Allemagne* du 10 septembre 1996, arrêt CJCE *IATA ELFAA* du 10 janvier 2006

⁹⁸ GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des Conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892

⁹⁹ DMF Hors série, juin 2009, n°13

¹⁰⁰ VIAL Claire, « *Les doutes sur la validité de la directive 2005/35/CE sont levés* », Revue Environnement, Août 2008, n°8-9, Comm. 127

européen a proposé de supprimer le caractère grave pour qu'une simple négligence puisse entraîner l'application de sanctions pénales.¹⁰¹

Il n'est pas évident que la confrontation de la directive avec les conventions internationales aurait abouti à une contradiction. Les conclusions de l'avocat général Madame KOKOTT indiquent une absence de contrariété.¹⁰²

Cet arrêt INTERTANKO du 3 juin 2008 montre bien à quel point le domaine de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures peut se révéler complexe à mettre en œuvre. Aucune règle de droit relative à la pollution maritime n'a alors été découverte par la CJCE mais le mécanisme de la coexistence des traités internationaux et des actes de droit dérivé a été précisé.¹⁰³ La Convention de Montego Bay est partie intégrante de l'Union européenne, mais n'est pas invocable ; la Convention MARPOL, dont la Communauté européenne n'est pas partie et dont les dispositions sont citées par la directive, n'est pourtant pas le critère de légalité du texte communautaire.¹⁰⁴ La CJCE interprète de manière originale la Convention internationale en se laissant le choix des dispositions à respecter ou à écarter.

C. Les risques de contradiction dans l'application de ces conventions internationales

En l'absence de tout conflit judiciaire, d'autres critiques sont apparues sur la concurrence de la directive avec les conventions internationales de MARPOL et de MONTEGO BAY. Ces dernières ont défini les personnes susceptibles d'être poursuivies et ont reconnu les Etats du pavillon et les Etats côtiers comme étant les autorités compétentes pouvant engager les poursuites contre les navires.¹⁰⁵ L'élargissement des personnes responsables risque d'amener la confusion avec le système mis en place par le droit international. Il s'éloigne de la logique dictée par la Convention MARPOL, qui est uniquement de poursuivre les personnes strictement liées à la mise

¹⁰¹ LAFFOUCRIERE Français, Commandant, « *La criminalisation du pilote maritime* », Journal de la Marine marchande, 5 juin 2009, p.18

¹⁰² VIAL Claire, « *Les doutes sur la validité de la directive 2005/35/CE sont levés* », Revue Environnement, Août 2008, n°8-9, Comm. 127

¹⁰³ GRARD Loïc, « *Responsabilité en cas de rejets polluants accidentels* », Revue des droits des transports, Septembre 2008, n°9, Comm. 174

¹⁰⁴ GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des Conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892

¹⁰⁵ Articles 4 MARPOL et 223 CNUDM

en conformité du navire aux dispositions de MARPOL, et exprimée par le certificat IOPP. Cette conception serait contraire à la lettre et à l'économie de la convention.¹⁰⁶

Enfin, alors que la Convention MARPOL centre cette responsabilité sur les navires, les textes communautaires visent les personnes physiques. La définition du navire serait d'ailleurs utile pour la bonne application de ces derniers.

Les deux arrêts de la CJCE rendus les 23 octobre 2007 et 3 juin 2008 n'ont pas eu de conséquence sur le contenu de la directive 2005/35/CE. Certes, cette dernière va être substituée par une directive issue d'une fusion entre la directive 2005/35/CE et la décision cadre 2005/667/JAI. La CJCE confirme la volonté de la Communauté européenne de prendre une part importante dans la lutte contre les pollutions maritimes et surtout contre les pollueurs. Elle atteint cet objectif en intégrant la Convention MARPOL, tout comme la loi de 1983 avait intégré ce texte international dans le droit interne.

La Convention MARPOL se retrouve ainsi intégrée à double reprise, par des textes très répressifs, alors qu'elle n'a jamais imposé la pénalisation des sanctions aux infractions qu'elle édicte.

La réglementation de la répression pénale de la pollution par hydrocarbures a récemment été l'objet, de par ses modifications et ses contestations, d'une attention particulière de la part de la doctrine. Cette matière est soumise à divers domaines juridiques qui provoquent aussi bien des commentaires des spécialistes de droit pénal, de droit international public, de droit de l'environnement ou de droit communautaire.

Maintenant, il reste à savoir si ces évolutions juridiques auront un impact sur la loi de 2008 modifiant la loi de 1983. Il est quasiment certain que la future directive relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions n'instaure pas une profonde remise en cause.

La loi française a atteint, avec sa dernière rédaction, un haut niveau de répression. Le traumatisme causé par les naufrages successifs de l'Erika et du Prestige en est sûrement une des raisons principales.¹⁰⁷ A court terme, une nouvelle évolution de la loi française semble

¹⁰⁶ GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des Conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892

¹⁰⁷ GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des Conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892

improbable. Les peines d'emprisonnement sont déjà très sévères, et concernant les amendes, leur augmentation n'aurait de sens que dans la mesure où les tribunaux seraient enclins à prononcer le maximum des peines déjà prévues.

Toutes ces observations au caractère juridique peuvent fort bien être appuyées par des constatations économiques. M. Henri De Richemont défendait l'uniformisation européenne et mettait en garde contre les craintes des futurs investisseurs français. Leur frilosité à l'égard des financements de navires, susceptibles de supporter de telles amendes, pourrait être préjudiciable à l'avenir de la flotte française.

Les juridictions répressives vont devoir maintenant mettre en œuvre cette nouvelle réglementation et auront également la charge de garantir la hiérarchie des normes, qui semble ébranlée depuis ces récentes décisions. Elles se référeront probablement aux jurisprudences communautaires et leur pouvoir d'interprétation sera limité.

Les effets de ces évolutions dans la réglementation ne seront perceptibles que dans quelques années, quand les tribunaux appliqueront ces nouvelles lois. Il leur arrive en effet de statuer encore sur des pollutions qui ont eu lieu en 2008. Cependant quelques décisions ont été rendues permettant de mesurer l'impact de la nouvelle loi. Une constante demeure : la vigilance et l'intolérance vis-à-vis des délinquants de la mer sont toujours aussi vives.¹⁰⁸

Pour l'heure, l'évolution de la répression pénale de la pollution par hydrocarbures touche aussi la procédure de mise en œuvre. Sur les mers et devant les tribunaux, la réglementation s'est adaptée à l'objectif commun du renforcement de la lutte contre les pollutions par hydrocarbures. Le rehaussement théorique des peines ne traduit que partiellement la nécessité d'appliquer des peines dissuasives, effectives et proportionnées.

Un obstacle reste en effet à franchir : réussir à attirer tous les responsables d'une pollution devant les juges. En amont, les moyens de répression se sont développés et les différentes autorités compétentes et le parquet ont instauré une coopération efficace, afin de permettre la condamnation. Un autre paramètre est désormais à prendre en compte, le phénomène de dépaysement des procédures reconnu par les tribunaux français.

C'est donc la question de l'effectivité croissante de la mise en œuvre de la répression pénale qui sera étudiée dans une seconde partie.

¹⁰⁸ CUDENNEC Anne, « L'Union européenne et la mer : perspectives à 10 ans », DMF, Janvier 2009, n°699, p.105

PARTIE II : L'EFFECTIVITE CROISSANTE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA REPRESSION PENALE

La rigueur qui accompagne l'évolution de la réglementation, exprimant la politique volontariste du gouvernement français, prend véritablement son ampleur lors de son application par les autorités compétentes. La procédure pénale édicte des principes stricts et s'est, parallèlement, dotée de moyens efficaces facilitant la condamnation des prévenus cités devant les juges. Cependant, seul un faible pourcentage des contrevenants aux dispositions nationales et internationales est attrait devant les juridictions françaises. L'intérêt de l'efficacité de la procédure pénale est de ne laisser aucune chance au pollueur de se soustraire à l'éventuelle condamnation. La condamnation ne sera toutefois pas celle inscrite dans les lois, les textes fixant seulement les peines maximales encourues. Entre les peines prévues et les peines effectivement prononcées, un fort décalage existe et il paraît intéressant d'analyser si ce fossé ne risque pas de se creuser avec l'entrée en vigueur de la loi de 2008.

Le propre de la mise en œuvre de la loi est donc avant tout de dissuader, et ensuite de punir sévèrement celui qui met en péril l'équilibre environnemental en déversant des résidus d'hydrocarbures. Encore faut-il que les juges puissent se voir reconnaître la compétence pour l'appliquer ; une nouvelle procédure permettant l'Etat du pavillon de suspendre les poursuites engagées devant l'Etat côtier est désormais utilisée. Par conséquent, le pollueur pourra avoir été arrêté en France et condamné à l'étranger pour cette infraction.

Aussi, le système répressif français veillera à doter la sanction de l'infraction d'un effet dissuasif (Chapitre 1), et pour cela il devra garantir de manière effective le déclenchement de la procédure pénale (Chapitre 2).

Chapitre 1 : L'effet dissuasif de la sanction de l'infraction

La sévérité ne se lit pas seulement dans le montant des peines mais aussi dans les moyens mis en œuvre pour tenter de dissuader tout capitaine ou propriétaire mal attentionné. Elle s'exprime dans la définition de l'infraction de rejet d'hydrocarbures, qui a été sensiblement élargie (Section 1), et dans l'application de la loi par les tribunaux qui mènent une politique dissuasive (Section 2).

Section 1 : La définition de l'infraction du rejet d'hydrocarbures sensiblement élargie

En France, le délit de pollution maritime par hydrocarbures n'est caractérisé que lorsque les éléments constitutifs de l'infraction sont rapportés. Ces éléments constitutifs sont au nombre de trois et sont composés de l'élément légal, de l'élément matériel et de l'élément moral.

Selon le principe de légalité, le tribunal ne peut pas prononcer une sanction pénale en l'absence de textes incriminant le comportement. Une définition distincte de l'infraction doit exister pour les pollutions opérationnelles et pour les pollutions accidentelles (A); elle est identifiée quand tous les éléments constitutifs seront nécessairement prouvés (B), même si, une fois l'infraction caractérisée, le contrevenant pourra opposer une cause de non responsabilité (C).

A. Les éléments constitutifs des infractions de rejets d'hydrocarbures opérationnels et accidentels

Les seuls articles de la loi insérés au Code de l'environnement ne suffisent pas à reconnaître l'infraction, il faut en effet les rendre cohérent avec les principes généraux du droit pénal. Tous les comportements incriminés doivent répondre à une définition précise et la loi a nécessairement prévu une définition différente pour les rejets opérationnels ou accidentels. L'étude de l'incrimination du rejet opérationnel (1) et celle du rejet accidentel (2) prévues par la loi sera aussi l'occasion d'observer quelques contradictions avec la Convention MARPOL.

1) *L'incrimination du rejet opérationnel*

a) L'élément légal

Les textes réprimant les pollutions opérationnelles sont les articles L218-11 à L218-13 du Code de l'environnement, articles qui renvoient aux règles 15 et 34 de la Convention MARPOL. Leurs dispositions ont été étudiées dans la première partie de ce mémoire et les principes de base seront seulement rappelés pour les besoins de l'exposé. Ces textes énumèrent donc les conditions dans lesquelles les rejets d'hydrocarbures sont considérés comme licites.

b) L'élément matériel

L'élément matériel est généralement la concrétisation de l'interdiction posée par le texte. En droit pénal, il est classiquement défini comme le « *comportement décrit par le texte d'incrimination [et] qui est matériellement commis par l'auteur des faits* »¹⁰⁹ ou « *le fait ou l'acte extérieur par quoi se révèle l'intention criminelle ou la faute pénale* ».¹¹⁰ En matière de pollution maritime par hydrocarbures, cet acte répréhensible a été qualifié de délit. La pollution opérationnelle est toujours le fait d'un acte de commission. L'élément matériel du délit de pollution opérationnelle consiste en un rejet à la mer d'hydrocarbures, ou de mélanges d'hydrocarbures, provenant de navires ou de pétroliers, à moins que la Convention MARPOL ne les autorise expressément.

Matériellement, une infraction de pollution opérationnelle sera commise lorsque, dans les eaux territoriales, ZEE, et maintenant la haute mer avec la directive 2005/35/CE, un navire ou un engin fluvial, lorsqu'il se trouve en aval de la limite transversale de la navigation, aura déversé des hydrocarbures dont la teneur est supérieure à 15 ppm durant l'exploitation normale du navire, résultant principalement du lavage des cuves et de la vidange des eaux de ballast.¹¹¹

c) L'élément moral

La composante intentionnelle de la pollution devra aussi être identifiée. L'infraction de pollution est de nature délictuelle et, selon l'alinéa premier de l'article 121-3 du Code pénal, « *il*

¹⁰⁹ JURISCLASSEUR Pénal Code, Art. 121-3 Fasc. 20 : Élément moral de l'infraction, 2002

¹¹⁰ Bernard BOULOC, *Droit pénal général et procédure pénale*, édition Sirey, 2006

¹¹¹ Michel ESSOU, « *Le droit pénal maritime* », mémoire sous la direction de Christian SCAPEL, Aix-Marseille III, 2004

n'y a pas de crime ou de délit sans intention de le commettre ». Ce principe est complété par de nombreuses exceptions dans la suite de l'article. Il sera également atténué pour les pollutions accidentelles.

L'élément moral est présumé dans l'infraction de rejet opérationnel. Il s'inscrit dans le dol général c'est-à-dire dans la conscience que le mis en cause doit avoir de commettre une action interdite par la loi ou la faute.¹¹² Le rejet fait en connaissance de la violation des règles 15 et 34 de l'Annexe I de la Convention MARPOL implique l'intention coupable.

La présomption de l'élément intentionnel est largement présente en jurisprudence. Dans un arrêt *Navire Dobrudja*, la Cour de cassation suit les juges du fond qui ont admis que « *faute par le commandant (...) de justifier d'une raison ou d'un incident qui aurait occasionné ou nécessité le rejet constaté dans le sillage du navire, celui-ci doit être présumé volontaire* ». ¹¹³

La présomption ne pourra alors être levée que par la justification de la nécessité du rejet, appréciée strictement par les tribunaux. La Cour d'appel de Rennes a eu l'occasion de rappeler que « *la référence à la prétendue rigueur des contrôles exercés par les groupes pétroliers affréteurs n'est pas de nature à faire disparaître l'élément intentionnel (...)* ». ¹¹⁴

Par conséquent, le simple rejet matériel prouvé entraîne nécessairement la caractérisation de l'élément intentionnel. En outre, dans ce cas particulier, la présomption de l'élément intentionnel n'a pas pour conséquence de renverser la charge de la preuve. ¹¹⁵

2) *L'incrimination du rejet accidentel*

a) L'élément légal

L'infraction non intentionnelle de pollution maritime par hydrocarbures est inscrite à l'article L218-19 du Code de l'environnement. Un débat est actuellement en cours sur la question de savoir si cet article doit être, ou non, lu en application de la Convention MARPOL. Certains auteurs nient en effet toute incidence de la Convention MARPOL dans la pollution accidentelle par hydrocarbures. Pourtant, son esprit commande de se ranger du côté de l'opinion inverse. Il est vrai que bien avant l'intégration de la Convention MARPOL, la loi prévoyait déjà ce type de délit. C'est la loi française du 2 janvier 1979 qui a créée le délit de rejet involontaire

¹¹²- GUINCHARD Serge et BUISSON Jacques , *Procédure pénale*, édition Litec, 2005

¹¹³ Cour de cassation, chambre criminelle, 29 novembre 2005, navire *Dobrudja*, n° 05-81227

¹¹⁴ Cour d'appel de Rennes (3^{ème} Ch.), 19 Janvier 2006 n° 05-00158, navire *Concordia I*

¹¹⁵ Cour de cassation, chambre criminelle, 29 novembre 2005, navire *Dobrudja*, n° 05-81227

d'hydrocarbures en mer. Ce délit a été repris par l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 devenu aujourd'hui l'article L218-19.¹¹⁶

La loi de 1983 a toujours compris l'accident de mer comme étant celui défini dans la Convention du 29 novembre 1969, dite « Convention de Bruxelles » sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures.¹¹⁷ Selon ce texte international, un accident de mer est assimilé à « *un abordage, échouement, ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison* ».

Cette absence de référence à la Convention MARPOL ne saurait démentir son impact sur les pollutions accidentelles. Il l'a d'ailleurs été rappelé dans la première partie de ce mémoire. Cette conception a pourtant été largement remise en cause dans le jugement rendu par le TGI de Paris, le 16 janvier 2008¹¹⁸ dans l'affaire de l'*Erika*. Les faits de la pollution causée par l'*Erika*, pétrolier de pavillon maltais, se trouvant dans la ZEE au moment de l'infraction, ont été largement médiatisés et commentés. C'est la raison pour laquelle, ils n'auront pas lieu d'être rappelés ici.

Dans cette affaire, la contradiction avec MARPOL émerge lorsque plusieurs prévenus soulèvent l'inapplicabilité de la loi de 1983 pour les pollutions causées par imprudence, négligence ou du fait de l'inobservation de lois ou règlements dans la ZEE. Elle serait en effet contraire aux dispositions de la Convention MARPOL quand elle déroge aux faits justificatifs et élargit le champ des personnes reconnues responsables dans la convention internationale. Le TGI de Paris renouvelle, dans cette décision, l'interprétation de l'intégration de la Convention MARPOL dans la loi française. La pollution causée par l'*Erika* était jugée sous l'empire de la loi de 2004 mais la logique suivie par les juges parisiens peut très bien s'appliquer au régime de la loi de 2008.

¹¹⁶ « Est puni de 4 000 euros d'amende le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire ou de l'exploitation d'une plate-forme, de provoquer un rejet de substance polluante par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements.

Est puni de la même peine le fait, pour tout capitaine ou responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes, de provoquer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, ou de ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux. »

¹¹⁷ Décret n°75-553 26 juin 1975, JO 3 juillet portant publication de la convention

¹¹⁸ TGI Paris, 11e ch. corr., 4e sect., 16 janv. 2008, n° 9934895010 : JurisData n° 2008-351025

Ils distinguent en effet l'article 8 de la loi de 1983, relatif aux pollutions accidentelles, des autres dispositions de la loi française, en considérant qu'il définit une incrimination spécifique non visée par le texte international.

Concernant cette zone maritime particulière qu'est la ZEE, les droits et obligations de l'Etat côtier en matière de pollution par les navires sont définis par l'article 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et plus particulièrement à son alinéa 5 relatif à la réglementation au sein de la ZEE. Ce dernier dispose en effet que « *les Etats côtiers peuvent adopter pour leur Zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.* »

D'après le principe posé par cet article, la convention internationale compétente dans ce domaine est la Convention MARPOL. La loi française, qui est appliquée par les juges parisiens indépendamment du texte international, ne serait alors pas conforme à la volonté initiale du législateur. Elle n'aurait d'ailleurs plus de fondement conventionnel et donc plus de base légale.¹¹⁹ Il faut encore rappeler la place particulière occupée par les conventions internationales dans la hiérarchie des normes. Lors des séances de débats parlementaires du 28 mai 2008 pour l'adoption de la loi de 2008, Mme Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET rappelait qu' « *il n'est pas possible de revenir sur les stipulations d'une convention internationale même au sein de l'Assemblée nationale.* ».¹²⁰

Pour les juges, il ne s'agit pas d'une non-conformité de la loi française au droit international mais tout simplement d'un champ d'application distinct. Selon eux, la loi française incrimine la pollution accidentelle¹²¹ et la Convention MARPOL la pollution opérationnelle, c'est à dire les rejets définis aux anciens articles 9 et 10 de son Annexe I.

¹¹⁹ GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892

¹²⁰ Discussion en séance publique au cours des séances des mardi 27 et mercredi 28 mai 2008 - Projet de loi relatif à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, adopté en 1ère lecture par le Sénat le 28 mai 2008

¹²¹ Sous la loi de 2004, pollution entraînée par un accident de mer conformément à la Convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

Cette position surprenante, interprétée par beaucoup comme une astuce pour ne pas relever la contrariété à la Convention MARPOL, interroge une fois de plus sur la conformité de du droit national au regard du droit international en matière de pollution maritime par hydrocarbures. Les Etats semblent parfois avoir tendance à adapter librement les normes internationales dans le but de répondre à leur politique répressive.

b) L'élément matériel

La nouvelle loi a entendu rendre autonome cette infraction du Code pénal. La faute non intentionnelle est désormais indépendante de l'alinéa 3 de l'article 121-3 du Code pénal. Elle s'entend de l'imprudence, de la négligence ou du manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement. La démonstration, par l'auteur des faits, d'avoir accompli toutes les diligences normales ne suffit pas, il lui faudra en outre établir qu'il n'a pas satisfait aux exigences prescrites.¹²²

L'élément matériel est constitué par une faute simple, qui peut, selon les cas, être accompagnée de circonstances aggravantes. En effet « *il est apparu indispensable de graduer la répression pour ne pas sanctionner de la même façon, le pollueur cynique et l'armateur diligent qui subit un accident* ». ¹²³

La faute simple résulte de la situation dans laquelle un accident de mer, un évènement tels qu'un abordage, une avarie, une explosion, un incendie, une fuite ou un échouage entraînant des marées noires, est provoqué par le capitaine, du fait d'une faute de sa part d'imprudence ou de négligence, d'inobservation des lois ou des règlements, ou du fait de ne pas avoir pris les mesures évidentes pour éviter l'accident.

Cette faute est l'expression de la théorie de la causalité directe visée à l'article 121-3 alinéa 3 du Code pénal, d'après laquelle une simple faute suffit à engager la responsabilité pénale des personnes physiques.

Cette faute simple peut être aggravée dans trois situations énoncées par l'article L218-19 du Code de l'environnement.

¹²² BOULOC Bernard, *Droit pénal général et procédure pénale*, édition Sirey, 2006

¹²³ MAUNIER Géraldine, « *La répression pénale des rejets d'hydrocarbures* », mémoire sous la direction de Christian SCAPEL, Aix-Marseille III, 2005

Elle peut tout d'abord être la conséquence d'un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement. Ce dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement doit s'entendre comme ayant des conséquences écologiques ou économiques à long terme mais qui peuvent ne pas être irrémédiables.¹²⁴

La pollution de grande envergure ou, selon l'appréciation des juges, la pollution ayant lieu dans des zones maritimes fragiles, pourra probablement être qualifiée de faute aggravée.¹²⁵

Ensuite, une deuxième circonstance aggravante est citée avec la violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement.

Enfin, une nouvelle faute aggravée apparaît avec la faute caractérisée qui expose l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne peut ignorer. Il s'agit sûrement de l'adaptation de la protection de l'environnement à l'article 121-3 du Code pénal tel que modifié par la loi du 10 juillet 2000.¹²⁶ Il n'est pas nécessaire pour les personnes physiques de commettre l'acte pour être pénalement responsable ; y contribuer suffit.

Ces circonstances peuvent donc s'ajouter à la faute simple, mais aussi se cumuler entre elles. L'effet inévitable sera l'augmentation du montant de l'amende en fonction de la gravité de la faute.

L'article L218-19 IV du Code de l'environnement retient aussi une circonstance tenant à la théorie de la causalité indirecte, visée par l'article 121-3 du Code pénal, qui reconnaît pénalement responsable une personne qui n'a pas causé directement le dommage, mais qui a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, ou qui n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter s'il est établi qu'elle a soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'elle ne pouvait ignorer.

¹²⁴ RIVET Marc, « *La lutte contre les pollutions maritimes en Méditerranée : Un enjeu de politique pénale* », DMF Août 2005, n°661, 579

¹²⁵ Bulletin officiel du ministère de la justice n°96 (1^{er} octobre – 31 décembre 2004) : Présentation des dispositions du code de l'environnement et du code de procédure pénale modifiées par la loi 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité en matière de pollutions marines et politique d'action publique

¹²⁶ DMF Hors série, juin 2009, n°13

Cette graduation de l'infraction ne fait pas l'unanimité et il a été remarqué que ces différents niveaux de montant instaurent une certaine incohérence dans la répression des rejets involontaires, la même infraction pouvant être sanctionnée de façon différente.¹²⁷

c) L'élément moral

Pour les infractions non intentionnelles, le droit pénal qualifie l'élément moral de faute pénale.¹²⁸ Si les crimes sont toujours intentionnels et les contraventions constituées par n'importe quelle faute, les délits bénéficient d'un régime spécifique. Ils sont en principe des infractions intentionnelles mais ils peuvent aussi être constitués par une faute de mise en danger délibérée ou par une faute d'imprudence ou de négligence lorsque la loi le prévoit.¹²⁹

Cette faute non intentionnelle est évolutive, comme le montre les circonstances aggravantes. L'auteur de l'infraction a pu vouloir commettre l'acte, mais pas les conséquences, qu'il aurait pu prévoir ou éviter. Il s'agit du dol pénal, ou faute pénale, très bien défini dans l'article L218-19 du Code de l'environnement. Le Code de l'environnement reprend cette distinction du droit pénal et sanctionne différemment l'infraction de rejet intentionnel et l'infraction de rejet non intentionnel.

Pour être constituée, l'infraction de pollution maritime par hydrocarbures, qu'elle soit opérationnelle ou accidentelle, doit réunir ces différents éléments légal, matériel et moral qui devront avant tout être prouvés. Les moyens de preuve ont d'ailleurs été l'objet d'un débat au sein de la doctrine mais la jurisprudence semble suivre la voie tracée par la jurisprudence *Traquair* de 1996.

B. La preuve des éléments constitutifs de l'infraction de pollution maritime par hydrocarbures

La liberté de la preuve est le principe général en droit pénal (1), et en matière de pollutions maritimes par hydrocarbures, la preuve est le plus souvent rapportée à l'aide des photographies et du procès verbal (2).

¹²⁷ BELLORD Cécile, « *La responsabilité de l'armateur en cas de pollution par hydrocarbures* », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p. 101

¹²⁸ BOULOC Bernard, *Droit pénal général et procédure pénale*, édition Sirey, 2006

¹²⁹ Article 121-3 alinéa 3 du Code pénal :

1) *Le principe de la liberté de la preuve*

Selon le principe général de droit pénal, la preuve incombe à la partie poursuivante. Suivant la règle de présomption d'innocence, celui qui allègue le fait doit alors le prouver.¹³⁰ Ainsi, la charge de la preuve incombe principalement au procureur de la République, et accessoirement à la victime lorsqu'elle s'est constituée partie civile par la voie de l'action.¹³¹ Les victimes dans les procès de pollution sont généralement les associations de protection de l'environnement et leur présence est de plus en plus importante comme le démontrent de nombreux arrêts rendus en matière de l'environnement.¹³²

Celui qui se trouve dans la position de prouver le fait allégué est soumis à l'article 427 du Code de procédure pénale qui pose le principe de la liberté de la preuve. Cet article prévoit qu'hors « *les cas où la loi en dispose autrement, les infractions peuvent être établies par tout mode de preuve et le juge décide d'après son intime conviction.* »

Le principe est donc la liberté dans l'admissibilité de la preuve ; « *tous moyens pour faire la preuve* » sont acceptés.¹³³

Les moyens de preuve en matière de pollution par hydrocarbures ont connu ces dernières années une jurisprudence variée et de vives critiques de la part des auteurs pénalistes. Leur réticence se manifestait surtout à propos de la valeur accordée aux procès verbaux, lesquels constatent la présence d'hydrocarbures par simple observation visuelle. Tous les commentaires dont ils ont fait l'objet n'ont pas réussi à déstabiliser la valeur des procès verbaux au sein de la répression de la pollution par hydrocarbures.

La jurisprudence a récemment confirmé de manière uniforme, dans deux arrêts en date du 13 mars 2007¹³⁴ rendus par la chambre criminelle de la Cour de cassation, que les procès verbaux dressés par les agents survolant la mer pour surveiller les rejets d'hydrocarbures sont valables. Elle a rejeté l'argument du prévenu cherchant à requalifier les procès verbaux en expertises du

¹³⁰ La charge de la preuve peut être renversée lorsqu'une présomption de culpabilité ou de responsabilité est prévue par la loi ou lorsque le défendeur en excipant devient demandeur.

¹³¹ GUINCHARD Serge, BUISSON Jacques, *Procédure pénale*, édition Litec, 2005

¹³² JAWORSKI Véronique, « *L'Union européenne et la protection pénale de l'environnement : la directive du 19 novembre 2008* », *Revue Environnement* Avril 2009, n° 4 p.49

¹³³ GUINCHARD Serge, BUISSON Jacques, *Procédure pénale*, édition Litec, 2005

¹³⁴ Cour de cassation, chambre criminelle, deux arrêts, 13 mars 2007, Navire *Concordia I* n°06-80922 et Navire *Le Cimil* n° 05-87363

fait de l'existence de commentaires et d'interprétations scientifiques.¹³⁵ Dans l'arrêt *Navire Le CIMIL*, les juges n'avaient même pas estimé les photographies nécessaires.

Déjà en 2005, la jurisprudence avait reconnu la valeur du procès verbal. Dans un arrêt *Navire CMA CGM Voltaire*, la Cour d'appel de Rennes reconnaît l'infraction en approuvant le tribunal qui « *rappelant que les procès verbaux dressés par les chefs de bord des aéronefs de la Marine Nationale font foi jusqu'à preuve du contraire, en application des dispositions de l'article L218-28 du Code de l'environnement, a estimé que le rapport d'expertise établi n'apportait pas la preuve contraire des constatations opérées par le capitaine YANN, corroborées par les photographies jointes à la procédure.* »¹³⁶

2) Les preuves essentielles, le procès verbal et les photographies

Le principe de la liberté de la preuve en vigueur en France est pleinement respecté. A côté des procès verbaux, les photographies sont acceptées et elles occupent une place déterminante dans la constatation de pollution par hydrocarbures. Devant les tribunaux, un échantillon de quatre photographies est constitutif d'un bon dossier si elles se rapportent, respectivement, au navire dans le sillage de la pollution sur une longueur significative ; à une mer propre avant le passage du navire pour la comparaison ; à une identification précise du navire ; et au détail du rejet à la verticale.¹³⁷ La photographie montrant l'arrêt du rejet après le contact radio participe à démontrer le caractère volontaire du rejet aux juges. Pour être plus efficace, la photographie reste accompagnée au minimum d'un procès verbal de constat de l'infraction.¹³⁸ Le procès verbal sera plus particulièrement étudié dans le deuxième chapitre de ce présent titre.

Ces deux modes de preuve, procès verbal et photographie, constituent la base d'une preuve efficace. Les prélèvements scientifiques ne sont plus obligatoires depuis la jurisprudence *Traquair*, issue de la Cour d'appel de Rennes dans un arrêt du 19 septembre 1996. Elle a en effet jugé que « *la preuve de l'élément matériel du rejet d'hydrocarbures en mer n'exige pas nécessairement des prélèvements mais peut résulter d'autres modes probatoires comme des observations directes des agents verbalisateurs corroborées par des photographies* ». Cette

¹³⁵ JAWORSKI Véronique, « *L'Union européenne et la protection pénale de l'environnement : la directive du 19 novembre 2008* », *Revue Environnement* Avril 2009, n° 4 p.49

¹³⁶ Cour d'appel de Rennes, 3^{ème} chambre, 13 janvier 2005, *Navire CMA CGM Voltaire*

¹³⁷ Contact Préfecture maritime de la Méditerranée

¹³⁸ Contact CROSS CORSEN

jurisprudence avait certainement été la conséquence de certaines constatations sur le manque de fiabilité des prélèvements scientifiques et la difficulté d'obtenir ces prélèvements.

Si les photographies et les procès verbaux sont si bien acceptés, c'est qu'ils répondent à la nécessité d'établir la nature de la substance polluante, le caractère volontaire du rejet et l'imputabilité du navire pour prouver le délit de pollution.¹³⁹ Il faut en effet préciser que depuis la création d'un code d'apparence, issu de conclusions d'experts scientifiques, dans le Manuel de l'Accord de Bonn de 1993, des couleurs spécifiques correspondent aux nappes d'hydrocarbures. En outre, il est admis qu'un rejet au-delà de 100 ppm est visible à l'œil nu¹⁴⁰ à bord d'un aéronef alors que la limite autorisée est 15 ppm. Pour les professionnels, lorsque l'agent, habilité à constater les infractions de pollutions par hydrocarbures, a été correctement formé, la marge d'erreur est très faible sur la réalité de la présence ou non d'hydrocarbures.¹⁴¹

Le droit international ne pose aucune dérogation au principe de la liberté de la preuve. Les juges fondent ainsi leur intime conviction sur un faisceau d'indices. Ce dernier est généralement constitué de preuves convergentes telles que l'aspect de la nappe de substance polluante, sa position par rapport au navire et son interruption à la suite du contact radio.

La preuve des éléments matériel et moral démontrera l'existence d'un comportement illégal, qui devra être sanctionné. Mais comme tout principe contient ses exceptions, même une fois réunis, ces éléments constitutifs de l'infraction n'entraîneront pas de sanction si le prévenu se prévaut d'une cause de non responsabilité.

C. Les causes de non responsabilité

Les causes de non responsabilité sont énumérées à l'article L218-20 du Code de l'environnement. Dans certains cas, la loi exclut toute culpabilité du contrevenant, soit pour des causes extérieures à l'agent (faits justificatifs), soit pour des raisons tenant à la personne même de l'agent (cause de non imputabilité). Ces causes de non responsabilité sont inscrites à l'article 4 de

¹³⁹ RIVET Marc, « *La lutte contre les pollutions maritimes en Méditerranée : Un enjeu de politique pénale* », DMF Août 2005, n°661, 579

¹⁴⁰ - TARABEUX Xavier, procureur de la République près le Tribunal de grande instance de Brest, « *La répression des pollutions par rejets volontaires d'hydrocarbures, les outils juridiques* », Conférence maritime de l'Atlantique, 14 décembre 2006

¹⁴¹ Contact CROSS CORSEN

la Convention MARPOL. Préalablement à sa condamnation, le prévenu peut tenter d'invoquer l'état de nécessité en tant que fait justificatif (1), ou l'avarie comme contrainte, cause de non imputabilité (2).

1) L'état de nécessité, un fait justificatif

Le fait justificatif est une cause objective de non responsabilité car il est extérieur à l'auteur de la pollution. Sa responsabilité pénale s'efface du fait des circonstances particulières dans lesquelles le comportement fautif a été commis ; l'application de la loi sera alors paralysée.¹⁴² En matière de pollution maritime par hydrocarbures, ce sera l'état de nécessité qui permettra à l'auteur d'une pollution de se dégager de toute responsabilité. Prévu à l'article 4 de la Convention MARPOL et repris à l'alinéa premier de l'article L218-20 du Code de l'environnement, il est caractérisé lorsque *«un rejet effectué par un navire à des fins de sécurité, de sauvetage ou de lutte contre la pollution n'est pas punissable s'il remplit les conditions énoncées par les règles 4.1 ou 4.3 de l'annexe I (...) Marpol. »*

Les règles 4.1 et 4.3 de la Convention MARPOL énoncent que les règles 15 et 34 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

« .1 au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures lorsqu'un rejet est nécessaire pour garantir la sécurité d'un navire ou la sauvegarde de la vie humaine en mer ; ou .3 au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures, approuvé par l'Autorité, lorsqu'on a recours à ce rejet pour lutter contre un événement particulier de pollution afin de réduire au minimum les dommages par pollution. Tout rejet de cette nature doit être soumis à l'approbation du gouvernement dans la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer. »

2) L'avarie comme contrainte, une cause de non imputabilité

L'avarie est une cause de non imputabilité,¹⁴³ qui a la faculté de retirer le caractère délictuel du comportement normalement incriminé. Cependant, pour pouvoir jouer en faveur du

¹⁴² BOULOC Bernard, *Droit pénal général et procédure pénale*, édition Sirey, 2006

¹⁴³ L'article 122-2 du Code pénal admet comme cause de non imputabilité la contrainte. « N'est pas pénalement responsable la personne qui a agi sous l'empire d'une force ou d'une contrainte à laquelle elle n'a pu résister. »

capitaine ou du propriétaire du navire, cette cause exonératoire est strictement encadrée par la Convention MARPOL.

La lecture combinée de l'alinéa 2 de l'article L218-20 du Code de l'environnement et de la règle 4.2 de l'Annexe I de la Convention MARPOL apprend que le rejet, se produisant au-delà des eaux territoriales, n'est pas, dans certaines circonstances, considéré comme une infraction.

Toutes les précautions raisonnables devront avoir été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire, au minimum, ce rejet. De plus, le propriétaire ou le capitaine ne doit pas avoir agi avec l'intention de causer un dommage, ou témérement en sachant qu'un dommage en résulterait probablement. Ce comportement serait d'ailleurs sûrement analysé comme une faute inexcusable.

Cette notion d'avarie était surtout connue sous sa forme négative en jurisprudence.¹⁴⁴ Les tribunaux avaient déjà écarté l'avarie lorsque la panne ne représentait pas un caractère inopiné¹⁴⁵, ou lorsque l'événement qui n'avait pas un caractère imprévisible et irrésistible ne pouvait échapper à la vigilance de l'équipage¹⁴⁶, ou bien encore lorsque le rejet provenait de la négligence ou d'une mauvaise organisation de l'équipage insuffisamment formé à ses tâches.¹⁴⁷ Aussi, le défaut de précautions raisonnables prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour le réduire ou pour l'empêcher ne permettra-t-il pas d'y recourir.

La jurisprudence a eu l'occasion de définir de manière positive ce qu'elle entendait par avarie comme cause exonératoire. Dans un arrêt du 24 mai 2007, la Cour d'appel de Rennes déclare que l'avarie doit être « *un événement extérieur à toute action de l'équipage qui par sa soudaineté s'impose à lui sans qu'il ait pu par sa propre vigilance l'éviter ou, qu'il se soit mis en mesure, par des précautions raisonnables, dès qu'il survient, à en limiter les effets.* »¹⁴⁸

Elle se détache également de la référence faite à l'accident de mer dans la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures de 1969 en donnant sa propre définition. L'accident de mer s'entend « *d'un abordage, d'un échouement ou de tout autre incident de navigation ou autre*

¹⁴⁴ TARABEUX Xavier, « Les prérogatives de l'Etat côtier en matière de pollutions par rejets volontaires d'hydrocarbures », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p.113

¹⁴⁵ Cour d'appel de Rennes, 23 juin 2005, navire *Nova Hollandia*

¹⁴⁶ Cour d'appel de Rennes, 20 octobre 2005, Navire *Arroyofrio Dos*

¹⁴⁷ Cour d'appel de Rennes, 24 novembre 2005, *Navire Cheops*

¹⁴⁸ Cour d'appel de Rennes, 24 mai 2007, Navire *Elty Danielsen*, confirmé par Cour de cassation, chambre criminelle, 18 mars 2008, n°07-84180

*événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison ».*¹⁴⁹

Le Code de l'environnement opère une intégration des principes généraux du droit pénal dans ses dispositions et prévoit une incrimination pour chaque pollution susceptible d'être rencontrée. La matière pénale infiltre le droit de l'environnement ; pénalistes et maritimistes se retrouvent ainsi sur le même terrain d'action. En tout cas, le même but est poursuivi ; l'infraction doit facilement être établie, et donc suffisamment définie, pour pouvoir punir les auteurs afin de dissuader la commission de toute future pollution.

Section 2 : La politique dissuasive des tribunaux

Décourager tout contrevenant à la réglementation édictée en matière de déversements d'hydrocarbures, intentionnels ou accidentels, est le but recherché par le rehaussement des peines. Afin d'atteindre cet objectif, la dissuasion viendra, outre de la reconnaissance facilitée de l'infraction, de l'effectivité de la sanction appliquée à toute personne impliquée dans la pollution. Il faut alors s'assurer que l'organe judiciaire soit doté de moyens suffisants pour veiller au respect de la réglementation. D'un côté, les tribunaux doivent avoir la possibilité de condamner largement les personnes susceptibles d'avoir un lien avec la pollution (A), et d'un autre côté, les peines prononcées devront être à la hauteur du message envoyé par le législateur avec la nouvelle loi (B).

A. L'élargissement du champ de personnes susceptibles d'être poursuivies

L'élargissement du nombre de personnes pouvant être poursuivies est une mécanique absente dans la Convention MARPOL, mais approuvée par la directive 2005/35/CE. En effet, à l'origine, seuls le capitaine et le propriétaire exploitant du navire pouvaient être mis en cause. La loi française n'a pas attendu la directive pour impliquer toute personne à l'origine du délit dans la

¹⁴⁹ Cour d'appel, 24 mai 2007, Navire *Ocean Eagle*

reconnaissance de l'infraction (1), avec l'engagement de la responsabilité du capitaine quasi systématique (2), ce qui risque d'entraîner la criminalisation du pilote maritime (3).

1) Toute personne impliquée dans le dommage

La Convention MARPOL ne rend possible le déclenchement de la procédure qu'à l'encontre de deux catégories de personnes, le capitaine et le propriétaire du navire.¹⁵⁰ La Communauté européenne, avec la directive 2005/35/CE, prend le parti inverse et s'affranchit de toute limite, pour mener à bien sa politique répressive. Elle laisse ainsi le soin, à chaque Etat membre, de prendre « *les mesures nécessaires pour que les sanctions visées au paragraphe 1 s'appliquent à quiconque est jugé responsable d'une infraction visée à l'article 4* ». ¹⁵¹

Entre ces deux textes, auxquelles elle demeure soumise, la loi choisit de maintenir sa technique énumérative. Elle se démarquait déjà de la Convention MARPOL en prévoyant de poursuivre, à côté du capitaine, le propriétaire, l'exploitant ou le dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, « *soit toute autre personne que le capitaine ou responsable à bord exerçant en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire (...)* ». ¹⁵²

Pour les personnes morales, elles sont toutes concernées, excepté l'Etat.¹⁵³ La responsabilité pénale des collectivités territoriales est cependant limitée aux infractions commises dans l'exercice d'activités susceptibles de faire l'objet de convention de délégation de service public.¹⁵⁴

Elle élargit de nouveau cette énumération en reconnaissant pénalement responsable une personne, qui n'a pas causé directement le dommage. Ainsi, en cas de pollution accidentelle, une personne physique qui, sans être à l'origine du rejet, a contribué à la réalisation de la situation incriminée, ou n'a en tout cas pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, peut, lorsqu'une faute aggravée est caractérisée, être reconnue pénalement responsable.

¹⁵⁰ GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des Conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892

¹⁵¹ Article 8 de la directive 2005/35/CE

¹⁵² Article L218-18 du Code de l'environnement

¹⁵³ Article L218-21 du Code de l'environnement

¹⁵⁴ JURISCLASSEUR Pénal Code, Art. 121- Fascicule unique : Responsabilité des personnes morales, 2001

Cet élargissement n'a de sens que si ces personnes peuvent encore avoir un rôle dans la survenance du rejet d'hydrocarbures. Ces personnes sont classiquement celles qui sont chargées de la sécurité maritime à bord du navire, et donc de la mise en conformité du navire aux dispositions de la convention MARPOL. Le capitaine est naturellement le premier à accomplir cette mission. Le propriétaire du navire a lui aussi autorité sur le navire et mérite, à ce titre, d'être poursuivi en cas de violations des dispositions réglementant les pollutions maritimes. Le propriétaire armateur a la charge de mettre son navire en état de navigabilité conformément aux prescriptions imposées par la classe et les autorités statutaires.¹⁵⁵ Par exemple, il deviendra, après avoir immatriculé son navire au registre d'une Autorité du pavillon, le propriétaire immatriculé poursuivi en cas d'infraction à la Convention MARPOL.

L'incompatibilité, résultant du décalage entre les textes, est analysée par certains comme une incompréhension de la Convention MARPOL par les législateurs français et communautaires.¹⁵⁶

Cette discordance s'est révélée dans l'affaire INTERTANKO¹⁵⁷ et a été interprétée par l'avocat général Madame KOKOTT.¹⁵⁸ Elle déclare que la Convention MARPOL ne peut être respectée strictement faute de mener à un résultat « absurde ». Pour justifier sa position, elle fait référence à la CNUDM, selon laquelle les normes internationales communes doivent garantir une certaine prévisibilité des exigences de la protection du milieu marin. Elle en déduit que la responsabilité ne doit pas pour autant être limitée à un nombre déterminé de personnes. Elle considère que la responsabilité pour pollution n'est exclue que si cela a été expressément prévu ; que la responsabilité en cas de comportement intentionnel ou téméraire, avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, n'est pas limitée au propriétaire et au capitaine. L'absence de limitation des responsables par la loi est cependant impossible à mettre en pratique car, selon le principe de prévisibilité et de légalité de la loi pénale, les personnes pouvant faire l'objet d'une incrimination doivent être expressément désignées par la loi.

¹⁵⁵ GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des Conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892

¹⁵⁶ *Idem*

¹⁵⁷ CJCE 3 juin 2008 Affaire C 308-06

¹⁵⁸ Conclusions de l'Avocat général Madame KOKOTT, présentées le 20 novembre 2007, dans l'affaire INTERTANKO, CJCE 3 juin 2008 C 308-06, Office des publications

En revanche, la doctrine soutient que se limiter aux dispositions de la Convention MARPOL serait tout à fait conforme à l'esprit de la Convention de Montego Bay.¹⁵⁹ Cette interprétation stricte des textes internationaux est adoptée dans des pays voisins, tels que le Royaume-Uni qui, en cas de pollution intentionnelle, limite les poursuites engagées à l'encontre des seuls capitaine et propriétaire du navire.¹⁶⁰

Les naufrages de l'Erika et du Prestige ont incontestablement joué un rôle majeur dans l'ouverture de la répression à d'autres personnes que le capitaine et propriétaire du navire. Désormais, ce dernier occupe une place essentielle dans la procédure pénale. Il est très souvent condamné aux côtés du capitaine car la pollution profite à la rentabilité de l'exploitation du navire. Ce mouvement participe alors à l'évolution de la pénalisation des activités économiques.¹⁶¹

Malgré l'élargissement du champ de la répression à toute personne impliquée dans l'infraction, une constante demeure : les juges retiennent souvent la responsabilité du capitaine en le condamnant à une lourde amende, dont une partie pourra être, néanmoins, mise à la charge du propriétaire du navire.

2) *Le principe de la responsabilité du capitaine*

Le capitaine est le responsable naturel d'une pollution par hydrocarbures car il est au coeur de l'exploitation du navire. Constamment considéré comme le « *seul maître à bord après Dieu* », il ne s'est pas vu octroyer de nouveaux pouvoirs. Au contraire, le développement des techniques de télécommunication le relie aux dirigeants économiques et sa marge d'appréciation est limitée par les ordres qu'il reçoit.

¹⁵⁹ GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des Conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892

¹⁶⁰ LAFFOUCRIERE Français, Commandant, « *La criminalisation du pilote maritime* », Journal de la Marine marchande, 5 juin 2009, p.18

¹⁶¹ BELLORD Cécile, « *La responsabilité de l'armateur en cas de pollution par hydrocarbures* », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p. 101

Il ne faut pas non plus oublier qu'il est aussi celui qui représente le propriétaire armateur dans les ports étrangers.¹⁶² Il est donc logiquement responsable de la conduite du navire, même dans les situations où il délègue une partie de ses pouvoirs.¹⁶³ En cas de condamnation, il lui appartient en effet de se retourner contre ses préposés. La Cour de cassation a en effet jugé dans l'arrêt *Navire Voltaire* du 10 janvier 2006¹⁶⁴ « *qu'il résulte des articles L 218-10 et L 218-21 du Code de l'environnement que les règles relatives aux interdictions de rejet d'hydrocarbures en mer, édictées dans un intérêt de protection du milieu marin, sont personnellement imposées aux capitaines des navires qui doivent exercer une action directe sur leurs subordonnés* ».

Mais son implication dans les pollutions, en particulier les pollutions accidentelles, n'est plus tout à fait aussi limpide. La relaxe du commandant de l'Erika est bien la preuve d'une évolution vers l'arrêt des condamnations systématiques du capitaine.¹⁶⁵

Mettre au centre de la répression le capitaine dénote une conception obsolète de cette notion. Le capitaine n'a plus l'entière maîtrise du navire, et, pour reprendre l'idée de M. Gaston DE LESTANG, sa responsabilité pénale ne peut être engagée dans la seule situation « *où l'accident en mer est vraisemblablement imputable à une erreur de direction de sa part ou au mauvais comportement d'éléments sur lesquels il exerçait une entière maîtrise...on lui remet au port de départ un bâtiment dont il lui est difficile pour ne pas dire impossible de vérifier le bon état de tous les éléments* ». ¹⁶⁶

La place privilégiée du capitaine, dans l'engagement de la responsabilité pénale en cas de pollution, laisse présager pour certains professionnels du monde maritime l'extension de cette responsabilité au pilote maritime.

¹⁶² QUIMBERT Michel, « *La responsabilité du capitaine de navire* », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p. 109

¹⁶³ GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des Conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892

¹⁶⁴ Cour de cassation, Chambre criminelle, 10 janvier 2006, *Navire CMA CGM Voltaire*, n° 05-80.587

¹⁶⁵ BELLORD Cécile, « *La responsabilité de l'armateur en cas de pollution par hydrocarbures* », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p. 101

¹⁶⁶ DE LESTANG Gaston, « *Garde et Préposition, à propos du capitaine de navire et du commandant d'aéronef* », édition Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1963

3) *Le risque de la mise en cause du pilote maritime*

Les dispositions du Code de l'environnement peuvent faciliter la mise en cause du pilote dans le cadre d'une pollution maritime par hydrocarbures.¹⁶⁷ Les pilotes maritimes peuvent en effet se voir reconnaître un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou dans la marche du navire.¹⁶⁸ Ils peuvent être considérés comme auteurs indirects d'une pollution accidentelle. Pour cela, le pilote devra avoir « *violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, ou commis une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer* ». ¹⁶⁹

Les conséquences économiques ne sont pas à minimiser. Les clubs de protection et d'indemnité (P&I) n'apporteront probablement pas le même soutien aux pilotes qu'aux capitaines. Pour tenter d'éviter le paiement de l'amende, leur seule option sera de souscrire une assurance de protection juridique. L'assistance d'un avocat spécialisé sera leur seule chance d'éviter la condamnation. ¹⁷⁰

B. La recherche de sanctions adaptées

« *Autant que d'indemniser, il s'agit de dissuader.* » ¹⁷¹ L'histoire de la répression pénale a fortement contribué à la baisse des pollutions.

La sévérité de la réglementation a un impact sur la diminution des pollutions. Depuis l'instauration de la zone de protection écologique en 2004, il a été constaté une forte baisse des pollutions dans cet espace maritime.

La nécessité du caractère dissuasif s'explique par le faible pourcentage des auteurs de pollution qui sont attirés devant les tribunaux. Les pollutions semblent, en général, en constante diminution, mais elles restent encore trop nombreuses à ne pas être sanctionnées.

¹⁶⁷ LAFFOUCRIERE Français, Commandant, « *La criminalisation du pilote maritime* », Journal de la Marine marchande, 5 juin 2009, p.18

¹⁶⁸ Article L218-18 du Code de l'environnement

¹⁶⁹ Article L218-19 IV du Code de l'environnement

¹⁷⁰ LAFFOUCRIERE Français, Commandant, « *La criminalisation du pilote maritime* », Journal de la Marine marchande, 5 juin 2009, p.18

¹⁷¹ REMOND – GOUILLOUD Martine, « *Pollution des mers et droit : un choc de civilisations. Martine* », DMF, Janvier 2009, n° 699, p.98

Les statistiques dans la Méditerranée sont flagrantes. En 2007, 208 pollutions ont été constatées ; en 2008, 181 ; et à mi-juillet 2009, 76. Parallèlement, les affaires portées devant les tribunaux restent anecdotiques. En 2007 et 2008, seule une affaire a été jugée par la juridiction de Marseille,¹⁷² et jusqu'en juillet 2009, seule une audience s'est tenue.¹⁷³

Il faut alors faire des exemples des rares cas de condamnation. C'est la raison pour laquelle les tribunaux n'hésitaient plus sous la loi de 2004 à infliger de lourdes amendes, se rapprochant des maxima prévus par la loi. Le tribunal correctionnel de Brest a, dans son jugement du 5 avril 2006, condamné le capitaine à une amende de 800 000 euros¹⁷⁴ (dont 760 000 euros ont été mis à la charge de la société civilement responsable). C'était la plus forte amende jamais prononcée en application de la loi de 2004. Ce jugement, confirmé en appel le 28 juin 2007, a aussi été approuvé par la Cour de cassation dans son arrêt du 14 mai 2008.¹⁷⁵

Le record de cette amende a vite été battu. Avec les premières affaires jugées sous l'application de la nouvelle loi, le million est désormais dépassé. Le montant des amendes a été élevé (1), et les peines d'emprisonnement, bien que prononcées, sont peu appliquées (2), ce qui amène à s'interroger sur le caractère efficace, proportionné et dissuasif des sanctions prévues par la loi (3).

1) Les montants élevés des amendes

Le tribunal correctionnel de Brest a récemment rendu le même jour deux jugements condamnant à des amendes record, de un et deux millions, des armateurs libanais et égyptiens.

a) Le jugement du 1^{er} juillet 2009 et la pollution du navire *AL ESRAA*¹⁷⁶

Le 29 septembre 2008, des traînées d'hydrocarbures en zone économique exclusive (ZEE) ont été observées par un pilote de la Marine Nationale, effectuant une mission d'observation aérienne, à 68 km au large de l'île d'Ouessant.

¹⁷² Infos préfecture maritime de la Méditerranée

¹⁷³ Audience du 19 juin 2009, 6^{ème} chambre du Tribunal correctionnel de Marseille, pollution en ZPE, délibéré début septembre

¹⁷⁴ Le procureur de la République avait requis 300 000 euros.

¹⁷⁵ Cour de cassation, chambre criminelle, 14 mai 2008, n° 07-84927. L'arrêt d'appel n'a en effet encouru la cassation que concernant la constitution de partie civile.

¹⁷⁶ Tribunal de grande instance de Brest, jugement du 1^{er} juillet 2009, Navire *AL ESRAA*, n° 1229/2009

Le navire *AL ESRAA*, battant pavillon égyptien, se trouvant dans le sillage de cette nappe, a été dérouté vers le port de Brest pour être immobilisé le 30 septembre 2008. La mainlevée de cette immobilisation, conditionnée par le paiement d'un cautionnement de 350 000 euros, a été ordonnée le 10 octobre 2008.

Le capitaine a reçu notification le 7 octobre 2008 par officier de police judiciaire d'une convocation à l'audience du 6 mai 2009. Une citation à comparaître a été délivrée à la FEDERAL ARAB MARITIME Co. par le procureur de la République via le bureau d'entraide judiciaire pénale internationale.

Devant le tribunal correctionnel de Brest, le capitaine du navire et la compagnie FEDERAL ARAB MARITIME Co, civilement responsable, sont prévenus de « *rejet d'hydrocarbures dans la zone économique ou écologique par un navire étranger autre que citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes* ».

Les juges brestois reconnaissent une pollution effective de 13 kilomètres et considèrent ce rejet d'hydrocarbures comme une atteinte grave à l'environnement. Ils condamnent le capitaine à une peine d'un million d'euros d'amende en mettant 90% de la somme à la charge de la société FEDERAL ARAB MARITIME Co. Les juges franchissent la barre symbolique du million d'euros et justifie cette décision par le caractère volontaire du rejet.

Le rejet n'a cessé qu'au moment du passage de l'avion de la Marine Nationale au dessus du navire. Cette action était bien délibérée et avait pour but de contourner le séparateur à eaux mazouteuses, et rejeter ainsi des hydrocarbures en mer.

Le caractère intentionnel était évident. Il ne s'agissait pas d'une « *action isolée d'un membre de l'équipage mais d'une pratique affirmée, manifestation non occasionnelle, sans que pour autant ait été mis en place un dispositif permanent spécialement destiné à polluer* ». ¹⁷⁷

La société FEDERAL ARAB MARITIM Co. devait s'assurer du respect par ses équipages des règles relatives aux rejets en mer. Pour mettre les 90% du montant de l'amende à sa charge, le tribunal de Brest rappelle le rôle joué par le capitaine dans l'exploitation du navire. Il est conscient que l'autonomie du capitaine est limitée. Les intérêts économiques en jeu et le développement des communications font de l'armateur, la personne qui prend l'essentiel des décisions, même en cours de navigation.

¹⁷⁷ Tribunal de grande instance de Brest, jugement du 1^{er} juillet 2009, Navire *AL ESRAA*, n° 1229/2009

Le caractère intentionnel du rejet a poussé les juges à prononcer une amende d'un million, alors que la peine encourue est de 15 millions. Le tribunal répond le même jour à la question de savoir si les juges pouvaient encore aller au-delà de ce montant record, avec l'affaire du navire *VALENTIA*, condamné à une amende deux fois supérieure.

b) Le jugement du 1^{er} juillet 2009 et la pollution du navire *VALENTIA*¹⁷⁸

Le 11 novembre 2008, des traînées d'hydrocarbures, s'étendant sur 18 kilomètres, ont été observées par le pilote d'un aéronef des Douanes en ZEE, à 280 kilomètres à l'Ouest de l'estuaire de la Gironde.

Le navire roulier *VALENTIA*, battant pavillon libérien, et appartenant à la société SEA LIBAN SHIPPING Co, était ensuite dérouté vers le port de Brest et a été immobilisé le 12 novembre 2008 sous réserve du paiement d'un cautionnement de 300 000 euros. Il était donné mainlevée de cette immobilisation le 17 novembre 2008.

Il a été notifié par un officier de justice une convocation au capitaine du navire, le 17 novembre 2008. A été également délivrée par le procureur de la République via la bureau d'entraide judiciaire pénale internationale une citation à comparaître à la compagnie ABOU MERHI SHIP MANAGEMENT, société civilement responsable, pour l'audience du 3 juin 2009.

A cette audience, le capitaine du navire et la compagnie ABOU MERHI SHIP MANAGEMENT sont prévenus, de « *rejet d'hydrocarbures dans la zone économique ou écologique par un navire étranger autre que citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes* ».

Dans son jugement du 1^{er} juillet 2009, le tribunal correctionnel de Brest condamne le capitaine à une amende de deux millions d'euros en mettant 95% de cette somme à la charge de l'armateur. Cette nouvelle amende record vise à sanctionner le caractère délibéré et récurrent des pollutions causées par ce navire.

La volonté de polluer était en l'espèce caractérisée. La pollution cesse après le premier passage de l'aéronef au dessus du navire et avant tout contact radio. L'inspection du navire a permis de constater un système de pompage permettant de rejeter en mer, à tout moment, les eaux

¹⁷⁸ Tribunal de grande instance de Brest, jugement du 1^{er} juillet 2009, Navire *VALENTIA*, n° 1230/2009

de cale et le contenu de toute cuve grâce à un réseau de tuyaux flexibles et de pompes électriques : « *il s'agissait d'un système de pollution non seulement délibérée mais également organisée* ». ¹⁷⁹

De plus, il est apparu que ce système avait été installé de longue date pour permettre au navire d'effectuer régulièrement des rejets en mer nécessaires à sa navigation. Le tribunal a supposé que, depuis plusieurs années, le navire avait commis de nombreuses pollutions.

Ces circonstances indiquaient clairement déjà que la société ABOU MERHI SHIP MANAGEMENT était au courant de la fréquence de ces rejets. Elle ne pouvait non plus nier le très mauvais état général du navire, occasionnant de nombreuses fuites d'hydrocarbures. C'est ainsi, en rappelant les mêmes raisons sur le manque de l'autonomie du capitaine, à l'instar du jugement précédent, qu'elle a mis 95% de l'amende de deux millions d'euros (1,9 millions) à la charge de l'armateur.

Malgré la hauteur du montant des amendes, aucune peine d'emprisonnement n'a été prononcée dans le cadre de ces deux jugements du 1^{er} juillet 2009. Leur absence s'explique aisément par l'article L218-22 qui les interdit quand l'infraction est commise au-delà des eaux territoriales ; il faut rappeler que ces deux pollutions avaient été constatées dans la ZEE.

Les peines d'emprisonnement sont néanmoins un aspect mineur de la mise en œuvre de la répression pénale en France, car ce sont surtout des sursis qui sont prononcés.

2) Les peines d'emprisonnement peu appliquées

Les peines d'emprisonnement sont régulièrement requises par le procureur de la République, mais elles ne dépassent généralement pas les douze mois. De leur côté, les magistrats prononcent habituellement des sursis.

Ces peines d'emprisonnement ne peuvent être prononcées que pour les infractions ayant eu lieu dans la mer territoriale. ¹⁸⁰ D'ailleurs l'article 230 de la Convention de Montego Bay ne

¹⁷⁹ Tribunal de grande instance de Brest, jugement du 1^{er} juillet 2009, Navire *VALENTIA*, n° 1230/2009

¹⁸⁰ L218-22 du Code de l'environnement

permet d'infliger que des amendes, à moins que la pollution causée dans les eaux territoriales ne soit intentionnelle et grave.

Le problème posé par l'application de peines d'emprisonnement est la difficulté de les rendre effectives. En vertu du droit international et sauf accord bilatéral contraire, il est difficile pour l'Etat côtier d'aller rechercher le capitaine étranger dans un autre pays que celui du lieu de l'infraction.

De plus, il faut se demander si la peine d'emprisonnement de 10 ans est réaliste et s'il est conforme à la protection de l'intérêt général de condamner plus sévèrement que certains infractions moralement plus condamnables. La directive communautaire incite les Etats à prévoir des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives.

3) Les sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives

La directive communautaire 2005/35/CE pose le principe du caractère efficace, proportionnel et dissuasif des sanctions adoptées par les Etats membres.

Le reproche souvent adressé aux anciennes lois était de fixer une peine d'amende inférieur au coût de déballastage pratiqué dans des installations de réception portuaires. Les navires prenaient alors le risque de se voir condamner au lieu de déboursier les frais pour vider les rejets dans les ports. Les hauts niveaux des sanctions françaises sont donc efficaces à ce titre.

Cependant, ces seuils élevés de répression risquent de sanctionner trop lourdement la profession. Concernant les rejets involontaires, la loi française prévoit les sanctions les plus fortes en Europe. La réglementation s'est heurtée aux protestations des armateurs. Ils ne contestent pas que les pollutions volontaires doivent être sévèrement sanctionnées, mais ils avancent que ces amendes élevées en cas de rejets involontaires peuvent à terme faire disparaître le pavillon.

Le risque financier majeur, déjà présent sous la loi de 2004, avait motivé les armateurs à saisir la Commission européenne en vue d'obtenir une harmonisation du régime des sanctions et la mise sur un pied d'égalité de tous les armateurs européens.¹⁸¹

Un début d'harmonisation est intervenu avec la directive 2005/35/CE mais la France est allée bien au-delà des minima qu'elle prescrivait et demeure le régime le plus sévère d'Europe.

¹⁸¹ Point presse armateurs de France 9 mars 2004 – « *Pollutions maritimes : des mots pour le dire, des moyens pour surveiller, des solutions pour empêcher* »

En outre, les professionnels remarquent que les cautions élevées peuvent inciter les armateurs à « *abandonner leur navire à quai avec leur équipage* ». ¹⁸² Les dépôts de bilan guettent les petites compagnies avec des navires en mauvais état. Les compagnies maritimes solvables financièrement pour les amendes d'un montant élevé ont généralement les moyens d'entretenir leur flotte et polluent peu.

Outre le risque encouru par les sociétés propriétaires des navires, les capitaines se voient eux aussi supporter de lourdes amendes. Même si 10% de l'amende sont à leur charge, elle peut maintenant se chiffrer à des centaines de milliers d'euros. Si les amendes augmentent, le salaire des capitaines reste identique. Ils auront donc beaucoup de mal à s'acquitter de leur dette. Cette difficulté s'accroît avec l'impossibilité de s'assurer contre les amendes pénales. Il n'est pas ici question de responsabilité civile et toute souscription de contrat auprès d'une compagnie d'assurance est inenvisageable. En pratique, les Clubs et P&I acceptent de prendre à leur charge l'amende lorsque la pollution n'est pas intentionnelle.

Les Clubs demandent alors aux capitaines d'être très vigilants lorsqu'ils entrent dans les eaux françaises et de se doter d'un maximum de preuves pouvant les disculper en cas de constat de pollution, à savoir des échantillons d'eau pour comparer la substance polluante avec la matière présente dans leurs cuves.

D'autre part, la dissuasion opérée par le montant élevé des peines n'est perceptible que si ces montants sont effectivement prononcés. Déjà, en 2002, Martine REMOND-GOUILLOUD remarquait qu'aggraver « *les peines applicables aux contrevenants, réflexe systématique du politique au lendemain des grandes marées noires, n'est utile qu'autant qu'elles sont prononcées et exécutées* ». ¹⁸³ Ces nouveaux jugements du 1^{er} juillet 2009 démontrent la volonté des tribunaux de suivre l'évolution de la hausse des peines, amorcée par la réglementation. Toutefois, l'avenir devra démontrer si des amendes de 15 millions sont réalistes.

L'harmonisation voulue au niveau européen a alors peu de chance de se réaliser rapidement. Rien n'indique que les autres États européens s'aligneront sur la politique répressive

¹⁸² LOISEAU Jacques de l'Association française des capitaines de navire (AFCAN)

¹⁸³ REMOND-GOUILLOUD Martine, « *MARPOL : Mode d'emploi* », DMF, novembre 2002, n°631,

française. Par exemple, la Turquie sanctionne les rejets illicites d'une amende de seulement 15 000 euros.¹⁸⁴

Le caractère dissuasif du système de répression pénale français est à approuver dans son aspect préventif. Les sanctions imposées sont telles que le pollueur devrait s'abstenir de prendre le risque de rejeter des hydrocarbures à la mer. L'effet de cette répression pénale est difficilement quantifiable mais une baisse des rejets est constatée ; la France veut maintenir sa politique répressive. L'enjeu sera alors d'attirer les pollueurs devant les tribunaux.

Ce sera le travail des différentes autorités compétentes, agissant en amont de la procédure pénale, qui surveillent et constatent les pollutions. Leur activité évolue parallèlement aux développements de nouvelles techniques de rejets.

Les juges pourront pleinement appliquer la législation, quand ils en auront la compétence. C'est sans compter sur un nouvel obstacle à la compétence des juridictions françaises : la procédure de dépaysement de l'article 228 de la Convention de Montego Bay. Grâce à cette disposition, l'Etat du pavillon pourra juger le prévenu de pollution maritime en priorité sur l'Etat côtier. Si cette procédure a pour effet de faire partir les contentieux devant des juridictions étrangères, il n'en demeure pas moins que l'auteur de l'infraction sera réellement sanctionné. A tous les niveaux, le déclenchement de la pollution est alors garanti.

¹⁸⁴ Observations de Frédéric HEBERT, directeur du centre régional méditerranée pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) basé à Malte dans le Journal de la marine marchande du 19 juin 2009, p.19

Chapitre 2 : La garantie du déclenchement de la procédure pénale

Une réactivité efficiente des autorités est la condition nécessaire au bon déclenchement de la procédure pénale en matière de pollution maritime par hydrocarbures. D'ailleurs, la Convention MARPOL incite les Etats à rapidement mettre en place une enquête chaque fois que des traces d'hydrocarbures sont visibles à la surface de la mer. Les preuves doivent être préservées et recueillies dans le meilleur délai possible. Le navire se déplace et la nappe de substance polluante évolue avec les courants marins.

La procédure pénale en matière de pollution est spécifique ; elle a dû s'organiser autour d'une coopération des autorités compétentes. Elle se déroule suivant un processus bien rôdé et déjoue les critiques réservées à la procédure pénale française, jugée trop longue.

En matière de pollution, les « maillons faibles » de la procédure sont, entre autres, la remise en cause des experts maritimes et le rôle particulier du juge d'instruction.¹⁸⁵

En revanche, des progrès ont été réalisés à tous les niveaux de la procédure pour qu'une fois la pollution constatée, l'auteur puisse comparaître devant une juridiction, même si ce n'est pas toujours celle de l'Etat côtier.

C'est la raison pour laquelle il sera étudié préalablement le déclenchement de l'infraction marqué par son constat de l'infraction jusqu'à la procédure de dépaysement (Section 1), procédure largement approuvée par la Haute Juridiction (Section 2).

Section 1 : Du constat de l'infraction à la procédure de dépaysement

Préalablement à la citation du capitaine devant une juridiction spécialisée, la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures peut être décomposée en plusieurs étapes.

Dans un premier temps, une nappe est observée par les autorités compétentes. Un agent assermenté, tel que le pilote de l'avion des douanes¹⁸⁶, constate les violations des dispositions de la Convention MARPOL et rédige un procès verbal rapportant l'infraction (A). Les techniques de constat seront adaptées à la recherche de l'infraction (B). Le procès verbal sera ensuite envoyé au procureur de la République, qui se charge de requérir auprès de la Gendarmerie nationale

¹⁸⁵ SOULEZ-LARICIERE Daniel, « *La procédure pénale française est-elle adaptée aux affaires maritimes complexes ?* », mars 2009, n° 701, p.279

¹⁸⁶ Article L218-26 du Code de l'environnement

l'ouverture d'une enquête. Le procès verbal doit aussi être transmis en copie à l'administrateur des affaires maritimes. Aussitôt, le procureur se met en relation avec le Préfet maritime pour étudier la possibilité d'un éventuel déroutement vers un port français du navire en transit, afin d'être ensuite immobilisé à quai (C). Cette immobilisation permet aux autorités françaises de monter à bord du navire et d'inspecter les traces éventuelles de pollution lors de l'enquête (D). Ces autorités sont la Gendarmerie maritime, qui va examiner le registre des hydrocarbures, et le centre de sécurité des navires, qui veille à l'état général du navire et à la conformité de ses certificats. L'aspect financier est également important puisqu'une caution sera demandée pour libérer le navire. L'affaire sera ensuite jugée par le tribunal qui prononcera la condamnation ou la relaxe du prévenu.

A. Le procès verbal

Le point de départ de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures est le constat de l'infraction par le procès verbal, dressé par les agents assermentés. Comme tout acte de procédure, le procès verbal doit répondre à des conditions de validité qui sont définies à l'article 429 du Code de procédure pénale qui rappelle que *« tout procès-verbal ou rapport n'a de valeur probante que s'il est régulier en la forme, si son auteur a agi dans l'exercice de ses fonctions et a rapporté sur une matière de sa compétence ce qu'il a vu, entendu ou constaté personnellement. Tout procès-verbal d'interrogatoire ou d'audition doit comporter les questions auxquelles il est répondu. »*

Ce formalisme rigoureux est accompagné par d'autres exigences citées par l'instruction du 15 juillet 2002. Elle prescrit en effet à son annexe F de relater, avec précision, de la matérialité des faits qu'ils décrivent et de se conformer aux prescriptions de l'accord de Bonn. Ce dernier a mis en place un code d'apparence, qui sert de base à tout agent verbalisateur, pour identifier la matière d'hydrocarbure en fonction de sa couleur. Ce code est reconnu par une communauté internationale d'experts. Sa légitimité, qui n'est pas remise en cause, sert l'efficacité de la procédure.

Ces obligations formelles ne sont toutefois pas sanctionnées dans les textes. Néanmoins, un procès verbal irrégulier, quand il ne répond pas aux exigences précitées, pourrait aisément être déclaré irrecevable et causer l'annulation de la procédure.¹⁸⁷

Les faits relatés dans le procès verbal doivent être dénués de toute interprétation personnelle de l'agent. Il n'a pas vocation à se substituer à l'intervention des experts. De plus, son opinion ne peut être présentée comme un élément faisant foi jusqu'à preuve du contraire. En décrivant l'aspect de la nappe polluée par référence à des codes d'apparence, sa tâche consiste simplement à reprendre les catégories de l'accord de Bonn, elles-mêmes élaborées par un corps de scientifiques. C'est ce constat purement objectif qui fera foi jusqu'à preuve contraire.

La Cour de cassation a eu l'occasion de déclarer, à plusieurs reprises, que ces procès-verbaux n'étaient pas contraires au droit à un procès équitable, principe contenu à l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH).¹⁸⁸

Il a été rappelé dans le chapitre 1 de cette partie la place privilégiée du procès verbal dans les moyens de preuves de la pollution.

Les personnes habilitées à constater les pollutions par hydrocarbures sont énumérées, dans une liste limitative, à l'article L218-26 du Code de l'environnement. Ces agents suivent une formation pour constater les nuances des différentes pollutions par hydrocarbures, prescrites par l'accord de Bonn. Il faut les distinguer des personnes chargées de rechercher le délit, qui recueillent des renseignements pour la découverte de l'auteur de la pollution et qui ensuite doivent les transmettre à un officier judiciaire ou à un inspecteur des affaires maritimes.¹⁸⁹

La loi française a toujours souhaité faciliter l'élargissement des personnes pouvant constater les pollutions. Elles sont regroupées dans onze catégories, parmi lesquelles peuvent être cités les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes et les inspecteurs des affaires maritimes.

A côté de ces agents se tiennent également les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale et les chefs de bord des aéronefs de la

¹⁸⁷ DAOULAS Hélène, « La répression pénale en matière de pollution maritime par les rejets d'hydrocarbures », DMF, novembre 2001, n°620, p. 888

¹⁸⁸ Cour de cassation, chambre criminelle, 16 mars 1993 ; Cour de cassation, chambre criminelle, 29 septembre 1991 pourvoi n°98-80.618 ; Cour de cassation, chambre criminelle, 25 novembre 2003 pourvoi n°03-83.219

¹⁸⁹ Article L218-27 du Code de l'environnement

marine nationale. Comme la première partie de ce mémoire l'a rappelé, ces acteurs de la procédure voient toujours leur compétence fondée sur les anciennes règles 9 et 10 de l'Annexe I de la Convention MARPOL, et ce malgré les dernières modifications du texte international. Les infractions de pollutions se trouvent désormais aux règles 15 et 34 de cette même annexe.

Cet oubli du législateur ne devrait pas avoir de conséquence majeure sur la procédure pénale. D'une part, parce qu'il n'a jamais été soulevé par la défense.¹⁹⁰ D'autre part, parce que le gouvernement a déjà pris les dispositions nécessaires pour corriger cette erreur.¹⁹¹

B. Les techniques de constat

La constatation d'une pollution maritime n'est rendue possible que par l'emploi de moyens adaptés. Le dispositif se doit d'évoluer avec les nouvelles techniques de rejets d'hydrocarbures. Les navires attendent de plus en plus la nuit pour les déverser. Les avions des douanes se sont alors équipés du système SLAR (détection par satellite).

Le développement de techniques adaptées devrait se poursuivre. L'agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) est un acteur majeur en matière de détection de pollution. Des moyens sont effectivement mis en œuvre pour assister les Etats en cas de pollution. De plus, cette organisation a introduit depuis 2007 un dispositif appelé CleanSeaNet basé sur des images satellites qui informe rapidement un Etat membre lorsque ses côtes sont menacées par des rejets d'hydrocarbures, intentionnels ou accidentels. Il donne l'accès aux images satellites et précise la position de la nappe d'hydrocarbures.

Il faut aussi noter la possibilité d'identifier les pollueurs grâce au couplage de l'image radar satellite et des données fournies par l'AIS (*Automatic Identification System*), qui est un système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio à très haute fréquence (VHF). Ce système donne l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation. Ces informations sont accessibles aux autres navires et institutions chargées de surveiller les pollutions. Ces dernières sont représentées par les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS). Ces derniers centralisent les preuves, pour être ensuite transmises au Préfet maritime.

¹⁹⁰ Contact CROSS CORSEN

¹⁹¹ Contact Secrétariat général de la Mer

Les évolutions de ces techniques constituent une réelle amélioration de la lutte des pollutions maritimes par hydrocarbures. Les nouveaux dispositifs auront certainement un impact majeur sur la mise en œuvre de la répression pénale, les causes de la majorité des pollutions restant trop souvent difficiles à déterminer.¹⁹² Bien que la procédure pénale soit régie par la liberté de la preuve, le déroutement et l'immobilisation du navire sont encore reconnus comme les moyens les plus efficaces pour recueillir les preuves de pollutions.

C. La possibilité d'un déroutement et d'une immobilisation

Le déroutement du navire en mer (1) est la phase préalable à toute procédure d'immobilisation (2).

1) Le déroutement

Une fois la pollution constatée, le navire doit se rapprocher de l'Etat côtier afin de procéder à son inspection. Les moyens de contrainte ne sont pas prévus par le Code de l'environnement. La mise en œuvre de la procédure de déroutement s'appuie sur d'autres textes.¹⁹³

Elle met en jeu la compétence de trois autorités maritimes et judiciaires : le préfet maritime (ou le délégué du gouvernement outre-mer), le procureur de la République et le juge d'instruction. Le déroutement peut être ordonné soit par le commandant du bâtiment de mer ou de l'aéronef de l'Etat, sur instruction du préfet maritime ou d'une autre autorité qualifiée en matière de police judiciaire ; soit sur demande du procureur de la République, lorsqu'il a la conviction, étayée par des éléments concrets, d'une pollution volontaire par hydrocarbures dans la ZEE française.

Le navire sera ensuite dirigé vers un port français ou vers une zone d'attente ou de mouillage.

Lorsqu'un déroutement ne relève pas de la compétence géographique d'un tribunal spécialisé, le procureur de ce tribunal saisira le procureur du ressort dans lequel le navire fera escale. Il pourra également ouvrir une information judiciaire.

¹⁹² CROSS CORSEN

¹⁹³ La loi de 15 avril 2003 sur les tribunaux compétents en cas de pollution marine et la loi du 15 juillet 1994 relative à l'action de l'état en mer et à la répression des pêches, narcotrafiants, qui permet l'emploi de la force en mer. C'est donc sur la base de l'article 5 de la loi du 15 juillet 1994 qu'il s'opère. L'instruction du 15 juillet 2002 et son annexe E apportent des indications complémentaires sur cette opération..

L'hypothèse du refus du capitaine du navire doit être envisagée et des mesures de coercition sont prévues à son encontre. Le préfet maritime pourra employer la force, pouvoir qui lui est donné par la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, et du décret du 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer.¹⁹⁴ Des moyens militaires peuvent être mis en œuvre face aux navires réticents ou d'autres qui donnent l'illusion d'obtempérer. Les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat peuvent intimider le navire par des tirs de sommation par exemple.¹⁹⁵ Ce refus fera aussi l'objet d'une sanction financière, une amende de 150 000 euros sera ajoutée à celle de pollution. Infliger une amende n'est pourtant pas vaine. Une fois le navire identifié, il sera aisé de rechercher les créanciers de ces amendes. D'autant plus qu'il est probable que le navire se retrouve dans un autre port européen ce qui permettra de lui signifier ces mesures.

Les cas de refus sont toutefois rares.¹⁹⁶ Une fois le déroutement réalisé, le navire doit être immobilisé.

2) L'immobilisation

L'immobilisation est prévue à l'article L218-30 du Code de l'environnement. Cette décision relève de l'autorité du procureur de la République ou du juge d'instruction saisi qui s'appuient sur des photographies aériennes et des constatations des pilotes de l'aéronef. Concernant les coûts engendrés par cette procédure, ils sont depuis 2001 mis à la charge de l'armateur.

Cette disposition nationale est confortée au niveau international par l'article 220 de la CMB. Il prévoit que les Etats côtiers peuvent procéder à l'immobilisation du navire pollueur lorsque « 6 - (...) *Il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans sa zone économique exclusive une infraction visée au paragraphe 3 (infraction aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ou aux lois et aux règlements qu'il a adoptés, conformément à ces règles et normes internationales)* ayant entraîné des rejets qui ont

¹⁹⁴ RIVET Marc, « *La lutte contre les pollutions maritimes en Méditerranée : Un enjeu de politique pénale* », DMF Août 2005, n°661, 579

¹⁹⁵ Contact Préfecture maritime de la Méditerranée

¹⁹⁶ Contact CROSS CORSEN

causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive. »

Cette immobilisation ne pourra être levée qu'après le versement d'une caution, qui s'élève généralement à une centaine de milliers d'euros et qui sera payée par l'exploitant du navire.

Le cautionnement se révèle être très efficace en pratique. Le coût engendré par l'immobilisation incite fortement l'affrèteur et l'armateur à le payer. Il revêt un fort pouvoir dissuasif ; le coût d'affrètement d'un pétrolier de 250 000 tonnes est de 70 000 dollars par jour.¹⁹⁷ De plus, ce cautionnement permet de garantir la représentation en justice de la personne poursuivie, de même que le paiement des amendes, éventuellement prononcées. Il sera déduit de l'amende mise à la charge de l'armateur.

Le montant de ces cautions varie selon les tribunaux qui la prononcent. A Brest, la fourchette va de 200 000 à 500 000 euros. A Marseille, les montants sont plus élevés, ils varient entre 500 000 et 1 000 000 d'euros. Les cautions varient en fonction du degré de gravité de la pollution et de la nature des zones maritimes concernées. Une mer comme la Méditerranée est beaucoup plus fragile que les océans, ce qui justifie des montants supérieurs.¹⁹⁸

Un jugement de 2006¹⁹⁹ a décidé que le cautionnement pour la représentation en justice du capitaine devant le tribunal correctionnel n'a pas à être restitué et doit être affecté au paiement des réparations et de l'amende prononcées par le jugement en vertu des articles 142-2, 142-3 du Code de procédure pénale, lorsque le capitaine n'a pas comparu.

L'immobilisation est le moyen indispensable de permettre le déroulement de l'enquête menée par les autorités compétentes.

D. L'ouverture d'une enquête et la coopération des différentes autorités compétentes

L'enquête à bord du navire soupçonné de pollution, fait intervenir deux corps de métier. D'un côté, la gendarmerie maritime s'occupe de toute la partie légale. D'un autre côté, le centre de sécurité des navires est en charge de la partie technique.

¹⁹⁷ LARTIGOU Jean-Philippe, « *Les pollutions opérationnelles et le droit* », Mémoire, Université de Nantes, Centre de droit maritime et océanique, 2007

¹⁹⁸ NEUMEISTER Michel, « *Vers un probable renforcement de la traque aux rejets illicites en Méditerranée* », Journal de la marine marchande, 19 juin 2009 p.14

¹⁹⁹ Tribunal de grande instance de Brest, 9 mai 2006, Navire *Lia*

Lorsque le navire est immobilisé, cette enquête sera l'occasion pour les autorités de saisir les pièces mettant en cause, ou disculpant, le capitaine et utiles à la manifestation de la vérité. D'un point de vue technique, le niveau des caisses à boues et l'état des fonds de cales seront vérifiés et le séparateur 15 ppm sera contrôlé en cas d'éventuelles modifications.

Enfin, la grande utilité de l'enquête lors de l'immobilisation à bord, est de venir à la rencontre du capitaine afin de lui remettre « physiquement » sa citation à comparaître.²⁰⁰

La coopération régionale n'est pas au centre de cette étude. Néanmoins une initiative intéressante du Ministère français de la justice, soutenue par la Banque Mondiale, doit être soulignée.

Il s'agit du **projet de lancement du « réseau de procureurs et d'enquêteurs pour la lutte contre la pollution volontaire en Méditerranée »** entre des Etats du Sud de la Méditerranée. L'idée est d'améliorer la lutte contre les auteurs de rejets illicites en Méditerranée. Ce projet concerne aussi bien l'Espagne et l'Italie que le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, l'Egypte, Malte et le Liban. Ces pays devraient prochainement donner leur consentement et mettre en place une structure semblable à celle déjà existante en Mer du Nord.²⁰¹

La mission de ce réseau est d'identifier les acteurs en charge de la prévention et de la répression de la pollution maritime volontaire et d'instaurer une véritable coopération au niveau judiciaire. Elle se concentrera dans un premier temps sur l'échange d'informations et l'organisation de session de formations conjointes.

Cette organisation est encore au stade des accords diplomatiques. Une seconde réunion devrait être organisée début 2010. Elle portera notamment sur une étude des méthodes de constatation et de détection efficaces de la pollution de chacun des Etats concernés. Actuellement, deux méthodes de détection peuvent être distinguées. Une première, dite « à la française », favorise le flagrant délit. Elle est critiquée car reste coûteuse avec des résultats incertains. Elle correspond pourtant le mieux à la détection des navires en transit, dans un Etat côtier. D'ailleurs, avec sa position géographique, la France est connue pour être une zone importante de transit. Dans d'autres zones géographiques, par exemple les eaux nord américaines,

²⁰⁰ Site AFCAN : Echange européen dans le domaine des enquêtes consécutives aux pollutions causées par les navires

²⁰¹ NEUMEISTER Michel, « *Vers un probable renforcement de la traque aux rejets illicites en Méditerranée* », Journal de la marine marchande, 19 juin 2009 p.14

le contrôle, par l'Etat du port, du registre d'hydrocarbures est jugé suffisant. Cette méthode est dite « à l'américaine ».²⁰²

En outre, la création d'un procès verbal commun est envisagée. Sa forme serait standard, de manière à pouvoir être reconnu par tous les droits nationaux. Une enquête pourra ainsi être déclenchée dans un Etat, alors que le procès verbal aura été dressé dans un autre Etat.²⁰³

Cette coopération est motivée par le constat de l'impunité des navires dans certaines zones. D'après des relevés satellites, les rejets d'hydrocarbures survenus en sortie d'Arzew sont rarement réprimés.²⁰⁴

A titre indicatif, il faudra mentionner, l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM), créée en 2002, qui met en place des moyens requis pour assurer la sécurité maritime au sein de l'Union européenne. Elle dispose d'un budget pour la lutte anti-pollution et rédige un plan d'action. Cette nouvelle organisation va prendre une place de plus en plus importante dans le dispositif spécifique français, afin de garantir une coordination entre les différents acteurs européens. Encore inconcevable d'un point de vue français, la question d'une administration similaire à celle des gardes côtes s'est cependant posée à l'échelle européenne.²⁰⁵

La France se démarque de la procédure des pays anglo-saxons où la répression de la pollution maritime se trouve sous la coupe d'une seule autorité, les gardes côtes. L'efficacité de la coopération des autorités françaises compétentes a été démontrée ; selon Jean-Luc BLACHON, substitut du procureur de la République au TGI de Marseille, un délai d'une semaine est suffisant, à partir de la constatation de l'infraction, pour délivrer la citation à comparaître.²⁰⁶

²⁰² NEUMEISTER Michel, « *Vers un probable renforcement de la traque aux rejets illicites en Méditerranée* », Journal de la marine marchande, 19 juin 2009 p.14

²⁰³ Il est utile de rappeler que la majorité des pollutions sont terrestres.

²⁰⁴ NEUMEISTER Michel, « *Vers un possible durcissement de la répression des rejets illicites en Méditerranée* », Journal de la marine marchande, 22 mai 2009 p.5

²⁰⁵ Centre de documentation de l'école militaire, Sécurité et sûreté 2, « *L'organisation française de lutte contre les pollutions maritimes : perspectives* », 30 juin 2009

²⁰⁶ NEUMEISTER Michel, « *Vers un probable renforcement de la traque aux rejets illicites en Méditerranée* », Journal de la marine marchande, 19 juin 2009 p.14

Le déclenchement de la procédure pénale est assuré par cette coordination efficace des douanes, des affaires maritimes, de la gendarmerie et du parquet. Il permettra aux tribunaux de connaître de l'auteur. Toutefois, des procédures de dépaysement existent au niveau international. Elles sont réglementées et les tribunaux acceptent de laisser une juridiction étrangère condamner un pollueur des mers françaises.

Section 2 : La procédure de dépaysement approuvée au niveau national

Le capitaine étranger, ou français, d'un navire étranger peut désormais être jugé par les juridictions de l'Etat du pavillon. Cette procédure, prévue par la Convention des Nations Unies sur la Droit de la mer, a récemment été mise en œuvre en jurisprudence.

Encore inconnue des tribunaux marseillais²⁰⁷, la procédure de dépaysement est apparue devant des juridictions brestoises. Elles ont jugé les navires *Trans Artic* et *Fast Independance*. Ces affaires ont été portées devant la Cour de cassation qui, dans deux arrêts du 5 mai 2009, a dégagé les principes de cette procédure.

Les affaires du *Trans Artic* et du *Fast Independance* ont été l'occasion, pour les juridictions françaises, de dégager leur interprétation de cette procédure inscrite à l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (A). L'étude de son application par les tribunaux (B) permettra d'apprécier sa légitimité (C).

A. Les principes de la procédure de dépaysement au niveau international

Selon l'article 228 de la CNUDM :

« 1. Lorsque des poursuites ont été engagées par un Etat en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors que l'Etat du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction, dans les six mois suivant l'introduction de la première action, à moins que celle-ci ne porte sur un cas de dommage grave causé à l'Etat côtier ou que l'Etat du pavillon en question ait à plusieurs reprises manqué à son obligation

²⁰⁷ Contact Préfecture maritime de la Méditerranée

d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires. L'Etat du pavillon qui a demandé la suspension des poursuites conformément au présent article remet en temps voulu au premier Etat un dossier complet de l'affaire et les minutes du procès. Lorsque les tribunaux de l'Etat du pavillon ont rendu leur jugement, il est mis fin aux poursuites. Après règlement des frais de procédure, toute caution ou autre garantie financière déposée à l'occasion de ces poursuites est restituée par l'Etat côtier.

2. Il ne peut être engagé de poursuites à l'encontre des navires étrangers après l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de l'infraction, et aucun Etat ne peut engager de telles poursuites si un autre Etat en a déjà engagé, sous réserve du paragraphe 1.

3. Le présent article n'affecte pas le droit qu'a l'Etat du pavillon de prendre toutes mesures, y compris le droit d'engager des poursuites, conformément à son droit interne, indépendamment de celles précédemment engagées par un autre Etat. »

Cette disposition prévoit une possibilité pour l'Etat du pavillon de pouvoir juger lui-même le capitaine du navire pollueur. Ce dernier se soustrait ainsi à la compétence de la juridiction de l'Etat côtier qui l'a arrêté. Cette procédure permet en quelque sorte de « rapatrier » l'affaire devant les juridictions nationales.

Ce mécanisme de dépaysement de la procédure est prévu seulement pour les pollutions ayant été commises en zone économique exclusive (ZEE). En haute mer, l'Etat du pavillon jouit, en vertu du principe de souveraineté, d'une autorité exclusive. Un jugement du tribunal correctionnel de Brest du 7 juin 2006 rappelle que la compétence exclusive de l'Etat du pavillon se fait conformément à l'article 86 CNUDM, qui situe la haute mer à l'extérieure de la zone économique.²⁰⁸

La procédure de l'article 228 CNUDM est déclenchée par l'Etat du pavillon, lorsque celui-ci engage des poursuites du même chef d'infraction dans un délai de six mois suivant la convocation à comparaître remise au capitaine.

²⁰⁸ Tribunal correctionnel de Brest, Jugement n°927/2006 du 7 juin 2006, *Navire Trans Artic*, Revue SCAPEL 2006, p.85

Du côté de l'Etat côtier, la condition est double. D'une part, il doit être constaté que l'Etat du pavillon a rendu un jugement. D'autre part, ce jugement doit prononcer une sanction suffisamment rigoureuse à l'encontre de l'exploitant du navire pollueur. Après vérification de ces points, la juridiction de l'Etat côtier doit se dessaisir de l'affaire et laisser pleine compétence à l'Etat du pavillon.

Mais comme dans tous les principes, des exceptions sont prévues. Elles se manifestent, ici, sous la forme de deux clauses de sauvegarde.

La première permet à l'Etat côtier de ne pas suspendre les poursuites, lorsque l'action porte sur un dommage grave causé à ses côtes. En matière de pollution maritime par hydrocarbures, la substance rejetée en faible quantité ne semble pas s'apparenter à un dommage grave. Pourtant, la communauté scientifique défend l'opinion contraire lorsque ce rejet se trouve cumulé à d'autres et qu'il a eu lieu dans des zones sensibles.²⁰⁹

La deuxième exception se concrétise 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. Un nouveau problème d'interprétation se posera quant à savoir ce qu'il faut considérer comme un manquement aux obligations internationales.

Néanmoins, en l'absence d'une de ces deux réserves, l'Etat côtier a le devoir de reconnaître que la décision de l'Etat du pavillon éteint l'action publique devant ses tribunaux.

Cette disposition de l'article 228 CNUDM retient à elle seule le principe du dépaysement de la procédure. Elle pourrait se trouver contrebalancer par un autre article de la CNUDM. L'article 217-8 prévoit que les sanctions de l'Etat à l'encontre du navire pollueur, battant son pavillon, doivent être de nature suffisamment rigoureuses pour décourager la commission, quel que soit le lieu, de ces infractions. La tentation pour l'Etat côtier est d'utiliser cette disposition pour l'opposer à la suspension de la procédure. Pour cela, il déclare que l'amende prononcée par l'Etat du pavillon est trop faible par rapport à celle qu'il aurait effectivement prononcée.

²⁰⁹ MARQUES Christophe, « Le dépaysement des procédures intentées contre les navires pollueurs : quelles hypothèses en droit ? », DMF, Mai 2006, n° 670, p. 371

Ce mécanisme aboutit, pour la juridiction de l'Etat côtier, à apprécier un acte juridictionnel étranger. Loin d'être hypothétique, il a été mise en œuvre par la Cour d'appel de Rennes dans une récente affaire.

Ces éléments théoriques sont en effet apparus en France à travers les affaires du *Fast Independance* et du *Trans Arctic*. Ces décisions délivrent de précieux indices sur le devenir de cette procédure. Elle semble d'ailleurs promise à un bel avenir car la Cour de cassation a interprété strictement cet article pour lui reconnaître une pleine application.

B. L'application de l'article 228 de la CNUDM par les juridictions françaises : les affaires du *Trans Artic* et du *Fast Independance*

Le TGI de Brest a déjà au moins trois affaires de procédures de dépayement à son actif.²¹⁰ Dans les affaires précitées, il a pourtant récemment refusé de suspendre les poursuites engagées en France. La Cour d'appel de Rennes a, elle, jugé que les poursuites engagées par l'Etat du pavillon aboutissant à une condamnation, mettaient fin aux poursuites en France, sauf si l'amende était d'un faible montant.²¹¹

Les deux affaires du *Trans Artic* (1) et du *Fast Independance* (2) relevant des problématiques différentes, il sera intéressant de les étudier individuellement avant de les confronter au principe unique dégagé par la chambre criminelle de la Cour de cassation dans deux arrêts du 5 mai 2009.

1) L'affaire du Trans Artic, l'arrêt du 27 septembre 2007 de la Cour d'appel de Rennes

Le *Trans Artic*, navire chimiquier battant pavillon norvégien, se trouvait dans la zone économique exclusive (ZEE), lorsqu'un procès verbal de constat de pollution a été dressé à son égard. Il a ensuite fait l'objet d'un déroutement et d'une immobilisation dont la mainlevée était conditionnée à un cautionnement de 350 000 euros.

Les poursuites engagées par la Norvège, Etat du pavillon, avaient donné lieu à la condamnation d'une amende, dont la somme était équivalente à 350 000 euros.

²¹⁰ BRITZ Caroline, « *Convention de Montego bay : Vers une fuite judiciaire des pollueurs ?* », Le Marin, 13 janvier 2006, p.20

²¹¹ BONASSIES Pierre, NICOLAS Christophe, « *De l'application nuancée par la Cour d'appel de Rennes de l'article 228 de la Convention de Montego Bay (compétence de l'Etat côtier en cas de pollution dans sa zone économique exclusive)* », DMF, Janvier 2008, n°688, p.36

En première instance, le procureur de la République, invoquant l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, demandait au tribunal correctionnel de renvoyer l'affaire en Norvège et de suspendre les poursuites engagées en France à l'encontre du capitaine du navire et de la compagnie maritime, civilement responsable. Ce renvoi devait permettre aux autorités norvégiennes de mener l'enquête sur cette affaire. Il concluait donc à l'extinction de l'action publique, décision approuvée par la défense. Rejetant sa prétention, le tribunal de Brest, dans un jugement du 7 juin 2006, a condamné le capitaine à 400 000 euros d'amende en refusant de suspendre les poursuites. Il faut supposer qu'il a néanmoins pris en compte la décision rendue par l'autorité norvégienne, car il fixe un sursis de 350 000 euros.

Appel de ce jugement a été interjeté. La Cour d'appel de Rennes, dans son arrêt du 27 septembre 2007, a infirmé la décision du tribunal de Brest. Elle en a profité pour préciser que les seuls textes qui pouvaient être invoqués en la matière étaient le Code de l'environnement et la Convention MARPOL. Elle considère en effet que la CNUDM « *n'est pas d'application directe devant les tribunaux répressifs* ». Elle ne peut alors être invoquée par une partie au procès. Néanmoins, elle considère qu'il « *appartient au seul ministère public dans le cadre de l'exercice des poursuites de se conformer aux obligations générales et particulières contractées par l'Etat côtier pour lequel il agit* ». ²¹²

Elle rejoint alors le ministère public en concluant à l'extinction de l'action publique. ²¹³ De plus, elle fait remarquer que l'Etat du pavillon avait engagé des poursuites à l'encontre du capitaine, et prévoyant le paiement d'une amende de 2 800 000 NOK (environ à 350 000 euros). Elle conclut à ce qu'il soit mis fin aux poursuites.

2) *L'affaire du Fast Independance, l'arrêt du 25 octobre 2007 de la Cour d'appel de Rennes*

Suivant la même procédure que pour le *Trans Artic*, le capitaine du navire *Fast Independance*, battant pavillon de Malte, est poursuivi devant les juridictions françaises pour une pollution commise en 2005.

²¹² Cour d'appel de Rennes, 27 septembre 2007

²¹³ BONASSIES Pierre, « *De l'obligation pour le juge français de constater l'extinction des poursuites pour pollution dans la zone économique exclusive par un navire tiers quand l'Etat du pavillon a entamé des poursuites menées à leur terme* », DMF, septembre 2009, n° 706, p.717

Dans son jugement du 4 octobre 2006, le tribunal correctionnel de Brest le condamne à une amende de 500 000 euros, avec une majorité de l'amende (400 000 euros) mise à la charge de l'armateur. De la même manière, la juridiction de première instance refuse de suivre les conclusions du procureur de la République qui avait soulevé le renvoi de l'affaire à Malte. Les poursuites avaient été déjà engagées par la *Malta Maritime Authority*. Ces poursuites avaient donné lieu à condamnation à une amende de 9 500 liras maltaises (23 750 euros). Le Ministère de la Justice et le Ministère de l'Équipement et des Transports approuvaient cette condamnation et rappelaient les compétences de l'Etat côtier dans la protection de l'environnement marin dans la zone économique exclusive.²¹⁴

Cette affaire a été portée devant la Cour d'appel de Rennes, qui, dans un arrêt du 25 octobre 2007, reprend en partie la décision des premiers juges. Elle fait appel pour cela aux dispositions de l'article 217-8 CNUDM précité. Jugeant que la peine d'amende n'est pas assez élevée, elle refuse de suspendre la procédure.

Le faible montant de cette peine s'expliquait par la dualité des institutions maltaises en charge des pollutions maritimes. Les infractions de rejets d'hydrocarbures, jugées selon leur gravité, peuvent être portées devant une autorité administrative, la Malta Maritime Authority, ou devant une institution judiciaire. La première prononçant, logiquement, des peines inférieures à la seconde. En l'espèce, l'autorité compétente se révélait être l'autorité administrative. Elle a prononcé une amende qui ne représente qu'un faible pourcentage de la peine encourue en France. Pour la Cour d'appel, cette sanction n'étant pas assez dissuasive, la décision de l'autorité maltaise ne pouvait mettre un terme à la procédure française.

Cette interprétation des articles de la CNUDM a soulevé quelques critiques, notamment sur la mauvaise lecture de l'article 217-8 de la CNUDM. Ce dernier ne fixe pas la comparaison de la sanction avec la peine effectivement appliquée mais avec celle prévue par le texte. La Cour d'appel aurait dû étudier la législation maltaise et découvrir si elle fixait des critères suffisamment rigoureux répondant aux exigences de la Convention MARPOL.²¹⁵

²¹⁴ CHAUMETTE Patrick, « Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon. SOKALIKE versus OCEAN JASPER », Université de Nantes, Centre de droit maritime et Océanique, Neptunus, revue électronique, Vol. 13, 2007

²¹⁵ NICOLAS Christophe, « De l'application nuancée par la Cour d'appel de Rennes de l'article 228 de la Convention de Montego Bay (compétence de l'Etat côtier en cas de pollution dans sa zone économique exclusive) », DMF, Janvier 2008, n°688, p.36

De plus, le recours à cet article n'était pas judicieux car la CNUDM n'autorise pas le réexamen de l'affaire. Une simple décision rendue par les juridictions de l'Etat du pavillon suffit à suspendre les poursuites devant l'Etat côtier. La possibilité de « dépayser » la procédure ne doit pas être dépendante du degré de sanction prononcée mais plutôt de la réalité de la décision. Les seules exceptions à ce principe sont clairement énoncées à l'article 228 de la Convention CNUDM. Aucune disposition de cette convention ne permet de juger du bien fondé d'une décision rendue par les tribunaux de l'Etat du pavillon.²¹⁶

D'ailleurs, les clauses de sauvegarde n'auraient pu être ici valablement invoquées. Le rejet d'hydrocarbures, effectué à 20 ou 30 milles des côtes, ne pouvait être considéré comme un dommage grave causé à l'Etat côtier.

De même qu'il n'a pas été rapportée la preuve d'un manquement de l'Etat de Malte à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires. Cette appréciation du manquement peut se fonder sur les pollutions commises dans toutes les zones maritimes. Cette dernière se fonde sur le seul montant de l'amende, jugé trop faible, sans pour autant relever qu'il s'agit de la seule décision condamnant à une peine trop faible.

Avec cet arrêt du 25 octobre 2007, la Cour d'appel fait prévaloir l'article 217-8, qui définit les pouvoirs de l'Etat du pavillon. Elle exige le respect de cet article comme condition préalable à l'application de l'article 228 CNUDM.

Deux pourvois ont été formés contre ces deux arrêts du 27 septembre 2007 et du 25 octobre 2007 de la Cour d'appel de Rennes. La position de la Cour de cassation était très attendue. Cette possibilité laissée à l'Etat du pavillon de rendre l'Etat côtier incompétent préoccupait les professionnels qui avaient engagé une réflexion interministérielle.²¹⁷ Ils ont mis à l'étude une clause de sauvegarde qui permettrait de maintenir la compétence des juridictions spécialisées françaises. Xavier La GORCE rappelle toutefois qu'il ne peut s'agir d'une décision franco-française. Il propose par exemple d'élaborer une définition européenne de la notion de

²¹⁶ Ibidem

²¹⁷ BRITZ Caroline, « *Convention de Montego bay : Vers une fuite judiciaire des pollueurs ?* », Le Marin, 13 janvier 2006, p.20

dommage grave. Une étude des différents systèmes judiciaires européens devra permettre sa conception.²¹⁸

3) *Les décisions de la chambre criminelle de la Cour de cassation du 5 mai 2009*

La Cour de cassation a, dans deux arrêts du 5 mai 2009, répondu à la Cour d'appel de Rennes dans ces affaires. Elle a fait valoir l'interprétation qu'elle entendait donnée à l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

La Cour de cassation déclare que l'Etat du pavillon aura la priorité sur l'Etat côtier pour engager des poursuites. Cette suspension de la procédure ne devra pas être dépendante de l'article 217-8 de la CNUDM, car les tribunaux français sont incompétents pour apprécier les actes juridictionnels d'un Etat souverain.

D'autre part, elle précise que l'extinction de l'action publique entraînera celle de l'action civile en réparation d'un dommage né d'une infraction ; les tribunaux répressifs ne possèdent en effet qu'une compétence accessoire pour connaître de l'action civile.

Toutefois, l'action par les parties devant les juridictions civiles reste toujours possible.

La Cour de cassation respecte à la lettre les principes posés par la CNUDM. Si l'Etat du pavillon engage des poursuites à la suite d'une infraction de pollution, causée par ses navires au-delà de la mer territoriale d'un Etat étranger, dans les six mois suivant l'introduction de la première instance et pour le même chef d'infraction, l'Etat côtier devra suspendre les poursuites à moins d'identifier une des clauses de sauvegarde de l'article 228 CNUDM.

L'arrêt du 25 octobre 2007 a donc subi la cassation sans renvoi, conformément au pouvoir d'appliquer directement la règle de droit et de mettre fin au litige.²¹⁹ Les juges du fond auraient dû déduire que la décision rendue par la juridiction étrangère éteignait l'action publique.

Dans l'affaire du *Trans Artic*, la Cour de cassation confirme la décision des juges du fond en reconnaissant l'inexistence de conditions caractérisant une clause de sauvegarde.

Elle interprète la combinaison de l'article 4.2 de la Convention MARPOL et de l'article 228 de la CNUDM. Le premier texte donne la base légale de l'engagement initial des poursuites

²¹⁸ BRITZ Caroline, « *Convention de Montego bay : Vers une fuite judiciaire des pollueurs ?* », Le Marin, 13 janvier 2006, p.20

²¹⁹ Article L411-3 du Code de l'organisation judiciaire,

devant les juridictions françaises, le second définit les conditions de la demande de suspension de la procédure.

La position de la Cour de cassation est alors claire. Les juridictions françaises sont compétentes en vertu de l'article 4.2 de la Convention MARPOL pour juger l'infraction de pollution maritime commise dans ses eaux territoriales, mais, dès lors, que les conditions de l'article 228 CNUDM sont réunies et qu'une décision définitive est rendue, il doit être constaté l'extinction de l'action publique.

La Convention MARPOL et la CNUDM ne doivent alors pas être envisagées comme concurrentes, mais, plutôt, comme complémentaires. Il résulte de ces arrêts que seules les clauses de sauvegarde peuvent permettre à l'Etat côtier de refuser de se dessaisir. En leur absence, le jugement définitif étranger suffit à éteindre l'action, sans que ses dispositions ne soient examinées.

L'application de conventions internationales va une nouvelle fois faire l'objet de débats, au centre desquels se trouvera l'article 228 CNUDM.

C. La légitimité de l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

A travers son article 228, l'applicabilité directe de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (1) va être contestée, et le conflit avec la Convention MARPOL évoqué (2).

1) L'applicabilité directe de la Convention CNUDM

Ce fut l'occasion, comme il est habituel en matière de pollution maritime, de soulever les effets d'une convention internationale sur les droits nationaux. En l'espèce, le caractère d'applicabilité de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer était remis en cause.

Dans son jugement du 7 juin 2006, le tribunal correctionnel de Brest, avait considéré que même si cette convention précitée jouissait d'une autorité supérieure sur celles des lois nationales, elle était d'applicabilité directe mais non d'effet direct. Le prévenu ne pouvait donc pas s'en prévaloir et demander lui-même la suspension de la procédure et l'extinction de l'action

publique.²²⁰ Il relève en revanche de la compétence du procureur de la République de demander l'application de la CNUDM.

Pour certains auteurs, cette argumentation n'est pas valable. Il a été justement remarqué que des conventions internationales ont déjà été appliquées par les tribunaux ; à commencer par la Convention de New York du 26 mai 1990, dans une décision du 18 mai 2005 rendue par la première chambre civile de la Cour de cassation.²²¹ D'autant plus qu'en matière maritime, l'application des conventions internationales par les juridictions françaises est fréquente.

D'autre part, l'intégration de la convention internationale dans la législation française, en vertu de l'article 55 de la Constitution permettrait aux citoyens d'invoquer directement devant les tribunaux ses dispositions pour faire respecter à l'Etat côtier les obligations introduites dans ces textes.

Cette question soulève toutefois de plus amples développements de droit international public qui ne pourront être ici exposés.

2) *Le conflit avec l'article 4 de la Convention MARPOL*

Outre les normes techniques qu'elle édicte, la Convention MARPOL prévoit elle aussi une disposition relative à la compétence des Etats pour le jugement des infractions aux règles posées. Selon le deuxième alinéa de son article 4 :

- 1) *Toute violation des dispositions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit :*
 - a) *soit engager des poursuites conformément à sa législation ;*
 - b) *soit fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves qui peuvent être en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction. »*

Que ce soit la Convention MARPOL, ou la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, l'Etat côtier peut reconnaître la compétence de l'Etat du pavillon pour juger des

²²⁰ Tribunal correctionnel de Brest, Jugement n°927/2006 du 7 juin 2006, *Navire Trans Artic*, Revue SCAPEL 2006, p.85

²²¹ BONASSIES Pierre, « *De l'application nuancée par la Cour d'appel de Rennes de l'article 228 de la Convention de Montego Bay (compétence de l'Etat côtier en cas de pollution dans sa zone économique exclusive)* », DMF, Janvier 2008, n°688, p.36

infractions commises dans les eaux sous sa juridiction. Seulement, les conditions de ce dessaisissement diffèrent d'un texte à l'autre.

Aussi, lorsque la Convention MARPOL prévoit le principe de la sanction par l'Etat côtier de la violation d'une de ses dispositions, la CNUDM envisage ce principe comme une exception. Si l'Etat côtier dispose du choix de renvoyer l'affaire à l'Etat du pavillon avec la Convention MARPOL, c'est l'Etat du pavillon qui reste maître de l'engagement des poursuites avec la CNUDM.²²²

L'enjeu du conflit entre ces deux textes ne vaut d'être étudié que sous l'angle de la pollution commise en ZEE. Les dispositions de ces textes internationaux s'opposent et il est intéressant d'étudier la légitimité qu'il leur est accordé dans les droits internes. En matière de pollution maritime par hydrocarbures, la Convention MARPOL est intégrée par la loi de 1983 dans le Code de l'environnement. Pour la procédure pénale, il est renvoyé aux dispositions du Code de procédure pénale,²²³ lequel ne connaît pas la CNUDM.

En présence d'un conflit de textes internationaux, le droit international applique la théorie de l'obsolescence et fait prévaloir le texte le plus récent. En effet, l'article 30 du traité de Vienne sur le droit des traités reprend l'adage « *lex posteriori derogat* ». Ainsi, l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée en 1982 et ratifiée en 1996, primerait sur l'article 4 de la Convention MARPOL, signée en 1974 et ratifiée par la France en 1981. Le doute peut néanmoins subsister sur la fiabilité de l'analyse comparative, du fait de la constante réactualisation de la Convention MARPOL.

Cette technique ne pourra pourtant pas être utilisée en raison de l'absence d'identité de l'objet des conventions internationales et des parties contractantes.

D'autre part, un paramètre à prendre en compte pour la recherche de la solution peut se trouver dans l'article 237 CNUDM qui dispose que « *la présente partie [partie de la convention incluant l'article 228] n'affecte pas les obligations particulières qui incombent aux Etats en vertu de conventions et d'accords spécifiques conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin, ni les accords qui peuvent être conclus en application des principes généraux énoncés dans la Convention.* » Aux termes de cet article, il ressort que la

²²² MARQUES Christophe, « Le dépaysement des procédures intentées contre les navires pollueurs : quelles hypothèses en droit ? », DMF, Mai 2006, n° 670, p. 371

²²³ Articles 706-107 et suivants du Code de procédure pénale

Convention MARPOL devrait être la seule compétente car qu'elle vise spécialement la pollution causée par les navires, partie intrinsèque de la protection et de préservation du milieu marin.²²⁴

A titre de comparaison, l'article IX de la Convention de Bruxelles de 1969, relative à la responsabilité civile de la pollution par hydrocarbures des navires confie le contentieux des marées noires aux tribunaux de l'Etat, où les dommages ont été subis ou les mesures de sauvegarde prises.

En conclusion, il faut relever que la procédure de dépaysement ne met pas en jeu la règle « non bis in idem ». Le jugement du 7 juin 2006, à l'appui des jurisprudences antérieures, explique que l'article 692 du Code de procédure pénale prévoit que les sanctions prononcées par les juridictions étrangères n'ont l'autorité de la chose jugée en France que lorsqu'elles concernent des faits commis en dehors du territoire de la République.²²⁵ Lorsqu'un étranger a commis en France un crime et a été condamné définitivement dans son pays pour cette infraction à la suite d'une dénonciation officielle des faits par les autorités judiciaires françaises, l'action publique en France n'est pas éteinte par la chose jugée.²²⁶

Cette jurisprudence déstabilise la souveraineté nationale des Etats en matière pénale. La priorité généralement accordée à la répression pénale par la France est freinée. Une partie de la procédure est amputée de la phase finale de jugement, le prononcé de la condamnation du pollueur. L'Etat dont les côtes ont été polluées se retrouve déchu de sa compétence naturelle à sanctionner la personne qui a porté atteinte à la protection de l'intérêt général.

Ces observations pourraient être nuancées. L'harmonisation des sanctions pénales au niveau européen a pour effet de condamner l'auteur de la pollution de la même manière. Le fossé créé par la législation française avec les autres Etats européens dément pourtant cette hypothèse.

La France serait tentée de faire preuve d'un certain nationalisme pour s'assurer que la

²²⁴ MARQUES Christophe, « Le dépaysement des procédures intentées contre les navires pollueurs : quelles hypothèses en droit ? », DMF, Mai 2006, n° 670, p. 371

²²⁵ Cour de cassation, chambre criminelle, 3 décembre 1998

²²⁶ Cour de cassation, chambre criminelle, 17 mars 1999

réglementation, renforcée et perfectionnée au fil des années, continue effectivement d'être appliquée.

Conclusion

La radicalisation vers laquelle la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures évolue ne peut être complètement détachée de l'emprise médiatique et politique sur les grandes marées noires.

Elle pose aussi des interrogations au niveau pratique. Outre les difficultés rencontrées dans l'application de la réglementation, les conséquences économiques sont un facteur majeur à prendre en compte pour apprécier son effectivité.

Le caractère international de l'infraction rend complexe l'exécution des peines prononcées et le recouvrement de l'amende dans un pays étranger est une opération délicate. La seule garantie du paiement par le pollueur demeure le cautionnement lors de l'immobilisation du navire. Le montant de ce cautionnement sera limité dans son évaluation par la capacité financière du contrevenant mis en cause. La possibilité de prononcer des amendes de 15 millions d'euros pour les personnes physiques et de 75 millions d'euros pour les personnes morales est prévue mais sera sûrement irréaliste.

La dissuasion reste dès lors le principal intérêt de la nouvelle réglementation en matière de pollution par hydrocarbures. Elle doit maintenant faire ses preuves. Un temps d'adaptation sera toutefois nécessaire pour les professionnels de la mer, comme cela a été le cas peu après l'instauration de la zone de protection écologique en Méditerranée.

Par ailleurs, la répression pénale ne peut pas être le seul outil pour éradiquer les pollutions des mers françaises. Elle doit se combiner efficacement avec des contrôles préventifs, menés par l'Etat du port et par les installations de réception portuaire sur les déchets d'exploitation des navires et des résidus, objet de la décision cadre 2000/59 de l'Union européenne.

Enfin, les évolutions techniques dans la construction des navires participeront nécessairement à la diminution de ce fléau de pollutions maritimes par hydrocarbures. Les grandes compagnies maritimes, disposant de solides bases financières, ont les moyens d'entretenir leur flotte et mettent déjà en service des navires pourvus de systèmes de récupération des matières polluantes.

Bibliographie

OUVRAGES GENERAUX

- BEURIER Jean-Pierre & Collectif, *Droits maritimes*, édition Dalloz-Sirey, Dalloz Action, 2006-2007
- BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *Traité de droit maritime*, édition LGDJ, 2006
- BOULOC Bernard, *Droit pénal général et procédure pénale*, édition Sirey, 2006
- DU PONTAVICE Emmanuel, *La pollution des mers par les hydrocarbures*, édition Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1968
- GUINCHARD Serge, BUISSON Jacques, *Procédure pénale*, édition Litec, 2005
- JURISCLASSEUR Pénal Code, Art. 121-3, Fascicule 20 : Elément moral de l'infraction, 2002
- JURISCLASSEUR Pénal Code, Art. 121, Fascicule unique : Responsabilité des personnes morales, 2001
- Lamy Droit pénal des Affaires, édition Lamy, de Claude DUCOULOUX-FAVARD, Claude GARCIN, Brigitte BROM, 2009
- Lamy Environnement, L'eau, édition Lamy, de Jacques SIRONNEAU, Jean-Marie MASSIN, Pascale BOIZARD, Caroline LONDON, mai 2009

OUVRAGES SPECIAUX

- BOISSON Philippe, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, édition Bureau Veritas, janvier 1998
- DE LESTANG Gaston, «*Garde et Préposition, à propos du capitaine de navire et du commandant d'aéronef*», Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1963
- GOLD Edgar, *Gard Handbook on Marine Pollution*, Arendal: Assuranceforeningen, 1985
- REYNAUD Christian, *Transport et environnement en Méditerranée*, édition les Fascicules du plan bleu, 1989

ARTICLES DE DOCTRINE

- BERTELLA-GEFFROY Marie-Odile, «*Un an de droit pénal de l'environnement*», Revue Environnement, Février 2008, n° 2, Chron. 2
- BONASSIES Pierre, «*De l'obligation pour le juge français de constater l'extinction des poursuites pour pollution dans la zone économique exclusive par un navire tiers quand l'Etat du pavillon a entamé des poursuites menées à leur terme*», DMF, septembre 2009, n° 706, p.717
- BONASSIES Pierre, «*Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités*», Annuaire de droit maritime et océanique, 2008.

- BONASSIES Pierre, NICOLAS Christophe, « *De l'application nuancée par la Cour d'appel de Rennes de l'article 228 de la Convention de Montego Bay (compétence de l'Etat côtier en cas de pollution dans sa zone économique exclusive)* », DMF, Janvier 2008, n°688, p.36
- CHAUMETTE Patrick, « *Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon. SOKALIKE versus OCEAN JASPER* », Université de Nantes, Centre de droit maritime et Océanique, Neptunus, Revue électronique, Vol. 13, 2007
- CUDENNEC Annie, « *La Communauté européenne est compétente pour agir au plan pénal* », Commentaire de l'arrêt du 23 octobre 2007 de la CJCE, DMF, n° 690, mMrs 2008, p. 224
- CUDENNEC Anne, « *L'Union européenne et la mer : perspectives à 10 ans* », DMF, Janvier 2009, n°699, p. 105
- DAOULAS Hélène, « *La répression pénale en matière de pollution maritime par les rejets d'hydrocarbures* », DMF, novembre 2001, n°620, p. 888
- DMF Hors série, juin 2009, n°13
- GRARD Loïc, « *Responsabilité en cas de rejets polluants accidentels* », Revue des droits des transports, Septembre 2008, n°9, Comm. 174
- GRELLET Luc, « *Légalité de la directive 2005/35/CE au regard des Conventions Montego Bay et MARPOL* » DMF, novembre 2008, n° 697, p.892
- JAWORSKI Véronique, « *L'Union européenne et la protection pénale de l'environnement : la directive du 19 novembre 2008* », Revue Environnement Avril 2009, n° 4 p.49
- LONDON Caroline, « *Droit pénal : compétence nationale exclusive ou partagée ?* », Bulletin du droit de l'Environnement Industriel mars 2006, n° 2, p.54
- MARQUES Christophe, « *Le dépaysement des procédures intentées contre les navires pollueurs : quelles hypothèses en droit ?* », DMF, Mai 2006, n° 670, p. 371
- NEYRET Laurent, « *Pollution marine* », Revue Environnement, Juillet 2008, n° 7, comm.109
- PUENTE Luz Maria, « *Le droit répressif espagnol et les déversements illicites en mer* », DMF, Août 2005, n° 661, 622
- REMOND – GOUILLOUD Martine, « *MARPOL : Mode d'emploi* », DMF, novembre 2002, n°631, p.899
- REMOND – GOUILLOUD Martine, « *Pollution des mers et droit : un choc de civilisations.*», DMF, Janvier 2009, n° 699, p.98
- RIVET Marc, « *La lutte contre les pollutions maritimes en Méditerranée : Un enjeu de politique pénale* », DMF Août 2005, n°661, 579
- Semaine Juridique Edition Générale n°12, 19 mars 2008, « *Proposition de règles relatives à la protection en cas de pollution maritime* », Comm. CE, communiqué IP/08/420, 11 mars 2008

- SOULEZ-LARICIERE Daniel, « *La procédure pénale française est-elle adaptée aux affaires maritimes complexes ?* », DMF, Mars 2009, n° 701, 279

- VIAL Claire, « *Etendue de la compétence communautaire en matière pénale* », Revue Environnement, Février 2008, n°2, Comm. 39

- VIAL Claire, « *Les doutes sur la validité de la directive 2005/35/CE sont levés* », Revue Environnement, Août 2008, n°8-9, Comm. 127

REVUES SPECIALISEES

- BELLORD Cécile, « *La responsabilité de l'armateur en cas de pollution par hydrocarbures* », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p. 101

- BRITZ Caroline, « *Convention de Montego bay : Vers une fuite judiciaire des pollueurs ?* », Le Marin, 13 janvier 2006, p.20

- Centre de documentation de l'école militaire, Sécurité et sûreté 2, « *L'organisation française de lutte contre les pollutions maritimes : perspectives* », 30 juin 2009

- FRANCK Nathalie, « *Notion d'auteur d'une pollution involontaire par hydrocarbures* », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p. 97

- L'antenne, 64^{ème} année, n°17.970, Jeudi 2 juillet 2009

- LAFFOUCRIERE Français, Commandant, « *La criminalisation du pilote maritime* », Journal de la Marine marchande, 5 juin 2009, p.18

- NEUMEISTER Michel, « *Sanctions pénales à la suite de rejets illicites de nouveau possibles... dans un an* », Journal de la marine marchande, 8 mai 2009, p.5

- NEUMEISTER Michel, « *L'après-Erika réglementaire* », Journal de la marine marchande, 13 mars 2009, p.11

- NEUMEISTER Michel, « *Vers un possible durcissement de la répression des rejets illicites en Méditerranée* », Journal de la marine marchande, 22 mai 2009 p.5

- NEUMEISTER Michel, « *Vers un probable renforcement de la traque aux rejets illicites en Méditerranée* », Journal de la marine marchande, 19 juin 2009 p.14

- Newsletter d'Amateurs de France, 8 juillet 2009

- QUIMBERT Michel, « *La responsabilité du capitaine de navire* », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p. 109

- Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, Revue SCAPEL, 2006

- TARABEUX Xavier, « *Les prérogatives de l'Etat côtier en matière de pollutions par rejets volontaires d'hydrocarbures* », Bulletin d'études de la Marine, n° 43, Décembre 2008, p.113

COLLOQUE / CONFERENCE

- Actes du colloque Safer Seas, du 9 au 12 octobre 2007, Centre des Congrès Brest p. 252
- Point presse armateurs de France, 9 mars 2004, « *Pollutions maritimes : des mots pour le dire, des moyens pour surveiller, des solutions pour empêcher* »
- TARABEUX Xavier, procureur de la République près le Tribunal de grande instance de Brest, « *La répression des pollutions par rejets volontaires d'hydrocarbures, les outils juridiques* », Conférence maritime de l'Atlantique, 14 décembre 2006

MEMOIRES ET THESES

- ESSOU Michel, « *Le droit pénal maritime* », mémoire sous la direction de Christian SCAPEL, Aix-Marseille III, 2004
- KHODJET EL KHIL Lilia, « *La pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime de marchandises* », Presses Universitaires d'Aix Marseille, 2003
- LARTIGOU Jean-Philippe, « *Les pollutions opérationnelles et le droit* », mémoire, Université de Nantes, Centre de droit maritime et océanique, 2007
- LE COUVIOUR Karine, « *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime* », dirigée par Christian SCAPEL, Presses Universitaires d'Aix Marseille, 2007
- MAUNIER Géraldine, « *La répression pénale des rejets d'hydrocarbures* », mémoire sous la direction de Christian SCAPEL, Aix-Marseille III, 2005

SITES INTERNET

- Sur les débats relatifs au projet de loi sur la responsabilité environnementale adoptée en 2008, Sénat : www.senat.fr
- Sur les pollutions accidentelles et les moyens de prévention, Centre de documentation, de recherche, et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) : www.cedre.fr
- Sur les responsabilités des capitaines, Association française des capitaines de navires (AFCAN) : www.afcan.org
- Sur les Bulletins officiels, site du Ministère de la Justice : www.justice.gouv.fr
- Sur les conventions internationales en matière de pollution, Organisation Maritime Internationale (OMI) : www.imo.org

DIVERS

- Bulletin officiel du Ministère de la Justice n°96 (1^{er} octobre – 31 décembre 2004) : Présentation des dispositions du Code de l'environnement et du Code de procédure pénale modifiées par la loi 2004-204 du

9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité en matière de pollutions marines et politique d'action publique

- Conclusions de l'Avocat général Madame Kokott, présentées le 20 novembre 2007, dans l'affaire INTERTANKO, CJCE 3 juin 2008 C 308-06, Office des publications

ENTRETIENS / CONTACT

- Entretien avec Jean-Luc BLACHON, Substitut du Procureur de la République auprès du Tribunal de grande instance de Marseille, en charge des affaires de pollutions maritimes

- Entretien avec Maître Henri NAJJAR, avocat au Barreau de Paris, Cabinet Richemont, Nicolas et Associés

- Contact Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage - CROSS CORSEN

- Contact Préfecture Maritime de la Méditerranée

- Contact Secrétariat Général de la Mer (SGM)

ANNEXE I : Articles L218-10 à L218-31 du Code de l'environnement

Détail d'un code	Page 1 sur 4	Page 2 sur 4
<p>Détail d'un code</p> <p>Code de l'environnement Version consolidée au 23 octobre 2009</p> <p>Partie législative <ul style="list-style-type: none"> ↳ Livre II : Milieux physiques ↳ Titre Ier : Eau et milieux aquatiques ↳ Chapitre VIII : Dispositions spéciales aux eaux marines et aux voies ouvertes à la navigation maritime <ul style="list-style-type: none"> ↳ Section 1 : Pollution par les rejets des navires ↳ Sous-section 2 : Dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires </p> <p>Paragraphe 1 : Incriminations et peines.</p> <p>Article L218-10 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Pour l'application de la présente sous-section :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la "convention Harpoï" désigne la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978 et par ses modificatifs ultérieurs régulièrement approuvés ou ratifiés ; - la terme " navires " désigne soit un bâtiment de mer exploité en milieu marin de quelque type que ce soit, notamment les hydrogènes, les sous-marins, les sous-marins à propulsion nucléaire, soit un bateau ou un engin flottant fluvial, lorsqu'il se trouve en aval de la limite transversale de la mer ; - la définition des rejets est celle figurant au 3 de l'article 2 de la convention Harpoï. <p>Article L218-11 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Est puni de 50 000 euros d'amende le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire, de se rendre coupable d'infractions au chapitre I de l'annexe I de la convention Harpoï, relatives aux contrôles des résidus de substances liquides nocives transportées en vrac, de la convention Harpoï.</p> <p>En cas de récidive, les peines encourues sont portées à un an d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende.</p> <p>Article L218-12 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Les peines relatives à l'infraction prévue au premier alinéa de l'article L. 218-11 sont portées à dix ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire-citerne d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux, ou de tout autre navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux dont la machine propulsive a une puissance installée supérieure à 150 kilowatts.</p> <p>Article L218-13 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Les peines relatives à l'infraction prévue au premier alinéa de l'article L. 218-11 sont portées à dix ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire-</p>	<p>Détail d'un code</p> <p>chisme d'une jauge brute supérieure ou égale à 150 tonneaux ou de tout autre navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 400 tonneaux, ainsi que pour tout responsable de l'exploitation à bord d'une plate-forme.</p> <p>Article L218-14 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Est puni de sept ans d'emprisonnement et de 1 million d'euros d'amende le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire, de jeter à la mer des substances nuisibles transportées en colis en infraction aux dispositions de la règle 7 de l'annexe III de la convention Harpoï.</p> <p>Article L218-15 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Est puni d'un an d'emprisonnement et de 200 000 euros d'amende le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire, de se rendre coupable d'infractions aux dispositions des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V, relatives aux interdits de rejets d'ordures, de la convention Harpoï.</p> <p>Article L218-16 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Est puni, selon le cas, des peines prévues aux articles L. 218-11 à L. 218-15 le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire, de commettre dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime les infractions définies aux mêmes articles L. 218-11 à L. 218-15.</p> <p>Article L218-17 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 200 000 euros d'amende le fait, pour tout capitaine de navire navigables français jusqu'aux limites de la navigation maritime, un des événements mentionnés par le protocole I de la convention Harpoï, ou pour toute autre personne ayant charge dudit navire, au sens de l'article 1er de ce protocole, de ne pas établir et transmettre un rapport conformément aux dispositions dudit protocole.</p> <p>Article L218-18 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Les peines prévues à la présente sous-section sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'un rejet effectué en infraction aux articles L. 218-11 à L. 218-17 et L. 218-19 ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter.</p> <p>Article L218-19 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>L-Est puni de 4 000 euros d'amende le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire ou de l'exploitation d'une plate-forme, de provoquer un rejet de substance polluante par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements.</p> <p>Est puni de la même peine le fait, pour tout capitaine ou responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes, de provoquer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en mer en cas d'accident en mer ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, ou de ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux.</p> <p>Les peines sont portées à :</p>	<p>Détail d'un code</p> <p>Code de l'environnement Version consolidée au 23 octobre 2009</p> <p>Partie législative <ul style="list-style-type: none"> ↳ Livre II : Milieux physiques ↳ Titre Ier : Eau et milieux aquatiques ↳ Chapitre VIII : Dispositions spéciales aux eaux marines et aux voies ouvertes à la navigation maritime <ul style="list-style-type: none"> ↳ Section 1 : Pollution par les rejets des navires ↳ Sous-section 2 : Dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires </p> <p>Paragraphe 1 : Incriminations et peines.</p> <p>Article L218-10 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Pour l'application de la présente sous-section :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la "convention Harpoï" désigne la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978 et par ses modificatifs ultérieurs régulièrement approuvés ou ratifiés ; - la terme " navires " désigne soit un bâtiment de mer exploité en milieu marin de quelque type que ce soit, notamment les hydrogènes, les sous-marins, les sous-marins à propulsion nucléaire, soit un bateau ou un engin flottant fluvial, lorsqu'il se trouve en aval de la limite transversale de la mer ; - la définition des rejets est celle figurant au 3 de l'article 2 de la convention Harpoï. <p>Article L218-11 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Est puni de 50 000 euros d'amende le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire, de se rendre coupable d'infractions au chapitre I de l'annexe I de la convention Harpoï, relatives aux contrôles des résidus de substances liquides nocives transportées en vrac, de la convention Harpoï.</p> <p>En cas de récidive, les peines encourues sont portées à un an d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende.</p> <p>Article L218-12 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Les peines relatives à l'infraction prévue au premier alinéa de l'article L. 218-11 sont portées à dix ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire-citerne d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux, ou de tout autre navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux dont la machine propulsive a une puissance installée supérieure à 150 kilowatts.</p> <p>Article L218-13 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Les peines relatives à l'infraction prévue au premier alinéa de l'article L. 218-11 sont portées à dix ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire-</p>

Page 3 sur 4	Page 4 sur 4
<p>Détail d'un code</p> <p>1° 400 000 euros d'amende lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-12 ;</p> <p>2° 800 000 euros d'amende lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-13 ;</p> <p>3° 4, 5 millions d'euros d'amende lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-12 et qu'elle a pour conséquence, directement ou indirectement, un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement ;</p> <p>4° 7, 5 millions d'euros d'amende lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-13 et qu'elle a pour conséquence, directement ou indirectement, un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement.</p> <p>II.- Lorsque les infractions mentionnées au I ont pour origine directe ou indirecte soit la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit une faute caractérisée qui expose à l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne pouvait ignorer, les peines sont portées à :</p> <p>1° 6 000 euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire n'entrant pas dans les catégories définies aux articles L. 218-12 ou L. 218-13 ;</p> <p>2° Trois ans d'emprisonnement et 4, 5 millions d'euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-12 ;</p> <p>3° Cinq ans d'emprisonnement et 7, 5 millions d'euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-13 ou d'une plate-forme.</p> <p>III.- Lorsque les infractions mentionnées au II ont pour conséquence directe ou indirecte un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement, les peines sont portées à :</p> <p>1° Cinq ans d'emprisonnement et 7, 5 millions d'euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-12 ;</p> <p>2° Sept ans d'emprisonnement et 10, 5 millions d'euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-13.</p> <p>IV.- Nonobstant les dispositions du quatrième alinéa de l'article 121-3 du code pénal, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.</p> <p>Article L218-20 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Un rejet effectué par un navire à des fins de sécurité, de sauvetage ou de lutte contre la pollution n'est pas puni des infractions prévues par les règles 4, 1 ou 4, 3 de l'annexe I ou les règles 3, 1 ou 3, 3 de l'annexe II de la convention Marpol.</p> <p>Un rejet se produisant au-delà des eaux territoriales françaises et provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement n'est pas considéré comme une infraction de la part du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine s'il remplit les conditions énoncées par la règle 4, 2 de l'annexe I ou la règle 3, 2 de l'annexe II de la convention Marpol.</p> <p>Article L218-21 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Les articles L. 218-11 à L. 218-19 ne sont pas applicables aux navires de guerre et navires de guerre exclusivement, à l'instant où ils sont en service public par un Etat et affectés exclusivement, à un service public non commercial.</p> <p>Article L218-22 En savoir plus sur cet article...</p>	<p>Détail d'un code</p> <p>Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>Lorsqu'une infraction prévue aux articles L. 218-11 à L. 218-19 a été commise au-delà de la mer territoriale, seules les peines d'amende peuvent être prononcées.</p> <p>Article L218-23 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)</p> <p>I.- Le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord, en vertu des articles L. 218-11 à L. 218-19, est en totalité ou en partie à la charge du propriétaire ou de l'exploitant.</p> <p>Le tribunal ne peut user de la faculté prévue au premier alinéa que si le propriétaire ou l'exploitant a été cité à l'audience.</p> <p>II.- Les personnes physiques coupables des infractions prévues par la présente sous-section encourent également, à titre de peine complémentaire, la peine d'affichage de la décision prononcée ou de diffusion de celle-ci dans les conditions prévues à l'article 131-35 du code pénal.</p> <p>Article L218-24 En savoir plus sur cet article... Modifié par LOI n°2009-526 du 12 mai 2009 - art. 125</p> <p>Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies aux articles L. 218-11 à L. 218-19 encourent, avec l'amende prévue par les articles précités, la peine prévue par le 9° de l'article 131-39 du même code.</p>
<p>http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?jessionid=55409E34FBF111DC564BD... 27/10/2009</p>	<p>http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?jessionid=55409E34FBF111DC564BD... 27/10/2009</p>



Code de l'environnement

Version consolidée au 23 octobre 2009

Partie législative

- ↳ Livre II : Milieux physiques
 - ↳ Titre Ier : Eau et milieux aquatiques
 - ↳ Chapitre VIII : Dispositions spéciales aux eaux marines et aux voies ouvertes à la navigation maritime
 - ↳ Section 1 : Pollution par les rejets des navires
 - ↳ Sous-section 2 : Dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires

Paragraphe 2 : Procédure.

Article L218-26 En savoir plus sur cet article...

Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)

1.-Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, qui exercent leurs pouvoirs conformément au code de procédure pénale, sont habilités à constater les infractions aux dispositions des règles 15, 17, 34 et 36 de la règle 11, des règles 13 et 15 de l'annexe II, de la règle 7 de l'annexe III, des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V et de la règle 10 de l'annexe VI des présentes dispositions, les officiers et agents de police judiciaire mentionnés à l'article L. 218-10, les infractions aux dispositions de la présente sous-section ainsi que les infractions aux dispositions réglementaires prises pour leur application :

- 1° Les administrateurs des affaires maritimes ;
- 2° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

4° Abrogé ;

5° Les contrôleurs des affaires maritimes ;

6° Abrogé ;

7° Les fonctionnaires et agents assermentés et commissionnés des services maritimes et des ports autonomes ;

8° Les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés à la direction régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement intéressée ;

9° Les officiers de port et officiers de port adjoints ;

10° Les chercheurs, ingénieurs et techniciens assermentés de l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer ;

11° Les agents des douanes ;

12° A l'étranger, les conseils de France, à l'exclusion des agents consulaires ;

13° Les syndicats des gens de mer.

11.-En outre, les infractions aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I, de la règle 5 de l'annexe II, de la règle 7 de l'annexe III, des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V et de la règle 10 de l'annexe VI des présentes dispositions sont constatées par les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale et les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale.

Article L218-27 En savoir plus sur cet article...

Modifié par LOI 2004-204 2004-03-09 art. 30 1° JORF 10 mars 2004

Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte soit à un officier de police judiciaire exerçant ses pouvoirs conformément aux dispositions du code de procédure pénale, soit à un officier ou un inspecteur des affaires maritimes :

- 1° Les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;
- 2° Les commandants de bord des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;
- 3° Les agents du service des phares et balises ;
- 4° Les agents de l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer ;
- 5° Les agents de la police de la pêche fluviale.

Article L218-28 En savoir plus sur cet article...

Modifié par LOI 2004-204 2004-03-09 art. 30 1° JORF 10 mars 2004

Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article L. 218-26 font (o) jusqu'à preuve contraire. Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en outre un exemplaire à l'inspecteur des affaires maritimes chargé de la surveillance des navires de pêche ou de bateaux-citernes fluviaux.

Article L218-29 En savoir plus sur cet article...

Modifié par LOI 2004-204 2004-03-09 art. 30 1° 9° JORF 10 mars 2004

Les règles relatives à la compétence des juridictions pénales spécialisées pour connaître des infractions prévues par la présente sous-section sont fixées par les articles 706-107 à 706-111 du code de procédure pénale ci-après reproduits :

Art. 706-107.-Pour l'enquête, la poursuite, l'instruction et, s'il s'agit de délits, le jugement des infractions en matière de pollution des eaux marines et des voies ouvertes à la navigation maritime prévues et réprimées par la sous-section 2 de la section 1 du Chapitre VIII du titre Ier du livre II du code de l'environnement, qui sont commises sur les eaux marines et les voies navigables, la compétence d'un tribunal de grande instance peut être étendue au ressort d'une ou plusieurs cours d'appel.

Les dispositions du premier alinéa s'appliquent également lorsque les infractions mentionnées dans cet alinéa, à l'exception de celle visée à l'article L. 218-22 du code de l'environnement, sont commises dans la zone économique exclusive ou dans la zone de protection écologique.

Toutefois, dans les affaires qui sont ou apparaissent d'une grande complexité, le procureur de la République près le tribunal de grande instance mentionné au premier alinéa peut requérir le juge d'instruction, dans les conditions et selon les modalités prévues par les articles 706-110 et 706-111 de se dessaisir au profit du tribunal de grande instance de Paris.

Cette compétence s'étend aux infractions connexes.

Un décret fixe la liste et le ressort de ces juridictions du littoral maritime, qui comprennent une section du parquet et des formations d'instruction et de jugement spécialisées pour connaître de ces infractions.

Art. 706-108.-Pour l'enquête, la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions visées à l'article 706-107 commises hors des espaces maritimes sous juridiction française à bord d'un navire français, le tribunal de grande instance compétent est le tribunal de grande instance de Paris.

Le tribunal de grande instance de Paris est également compétent pour l'enquête, la poursuite, l'instruction et le jugement de l'infraction visée à l'article L. 218-22 du code de l'environnement, lorsque l'infraction qui lui sont connexes, lorsque ces infractions sont commises dans la zone économique exclusive ou dans la zone de protection écologique.

Art. 706-109.-Le procureur de la République, le juge d'instruction, la formation correctionnelle spécialisée du tribunal de grande instance mentionné à l'article 706-107 exercent, sur toute l'étendue du ressort fixé en application de cet article, une compétence concurrente à celle qui résulte de l'application des articles 43, 52, 302 et 706-42.

Il exerce également, dans les mêmes conditions, une compétence concurrente à celle qui résulte des critères de compétence suivants :

1° Lieu d'immatriculation du navire, engin ou plate-forme ou de son attachement en douanes ;

2° Lieu où le navire, engin ou plate-forme est ou peut être trouvé.

La juridiction spécialisée saisie demeure compétente, quelles que soient les incriminations retenues lors du règlement de l'affaire. Toutefois, si les faits constituent une contravention, le juge d'instruction prononce le renvoi de l'affaire devant le tribunal de police compétent en application de l'article 322.

Art. 706-110.-Le procureur de la République près un tribunal de grande instance autre que ceux visés à l'article 706-107 peut, pour les infractions prévues au présent article, saisir le juge d'instruction de sa désaisie au profit de la juridiction d'instruction compétente en application de cet article. Les parties sont préalablement avisées et invitées à faire connaître leurs observations par le juge d'instruction ; l'ordonnance est rendue huit jours au plus tôt et un mois au plus tard à compter de cet avis.

Lorsque le juge d'instruction décide de se désaisir, son ordonnance ne prend effet qu'à compter du délai de cinq jours prévu par l'article 706-111 ; lorsqu'un recours est exercé en application de cet article, le juge d'instruction demeure saisi jusqu'à ce que soit porté à sa connaissance l'arrêt de la chambre de l'instruction, passé en force de chose jugée, ou celui de la chambre criminelle de la Cour de cassation.

Dès que l'ordonnance est passée en force de chose jugée, le procureur de la République adresse le dossier de la procédure au procureur de la République près le tribunal compétent en application de l'article 706-109.

Les dispositions du présent article sont applicables devant la chambre de l'instruction.

Art. 706-111.-L'ordonnance rendue en application de l'article 706-110 peut, à l'exclusion de toute autre voie de recours, être défilée dans les cinq jours de sa notification, à la requête du ministère public ou des parties, par le procureur de la République près le tribunal de grande instance au profit de laquelle le désaisissement a été prononcé, ou dans les cinq jours de la notification de l'ordonnance au procureur de la République près le tribunal de grande instance au profit duquel le désaisissement a été prononcé, soit dans le cas contraire, à la chambre criminelle de la Cour de cassation. La chambre de l'instruction ou la chambre criminelle désignée, dans les huit jours suivant la date de réception du dossier, le juge d'instruction chargé de poursuivre l'information. Le ministère public peut également saisir directement la chambre de l'instruction ou la chambre criminelle de la Cour de cassation lorsque le juge d'instruction n'a pas rendu son ordonnance dans le délai d'un mois prévu au premier alinéa de l'article 706-110.

L'arrêt de la chambre de l'instruction ou de la chambre criminelle est porté à la connaissance du juge d'instruction ainsi qu'au ministère public et notifié aux parties.

Les dispositions du présent article sont applicables à l'arrêt de la chambre de l'instruction rendu sur le fondement du dernier alinéa de l'article 706-110, le recours étant alors porté devant la chambre criminelle.

Article L218-30 En savoir plus sur cet article...

Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)

Le navire qui a servi à commettre l'une des infractions définies aux articles L. 218-11 à L. 218-19 peut être immobilisé sur décision du procureur de la République ou du juge d'instruction saisi.

Cette immobilisation est faite aux frais de l'armateur.

A tout moment, l'autorité judiciaire compétente peut ordonner la levée de l'immobilisation s'il est fourni un cautionnement dont elle fixe le montant et les modalités de versement.

Les conditions d'irréfaction, d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions des articles 142, 142-2 et 142-3 du code de procédure pénale.

Article L218-31 En savoir plus sur cet article...

Modifié par LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 6 (V)

Si les faits constitutifs des infractions énumérées aux articles L. 218-11 à L. 218-19 ont causé des dommages au domaine public maritime, l'administration ne peut poursuivre devant la juridiction administrative selon la procédure des contraventions de grande voirie que la réparation de ce dommage.

ANNEXE II : Règles 15 et 34 de l'Annexe I de la Convention MARPOL

Annexe I

Annexe I : Prévention de la pollution par les hydrocarbures
Règle 14

- 3.3 l'Autorité s'est assurée qu'il existe des installations adéquates pour la réception des eaux de cale polluées par les hydrocarbures dans un nombre suffisant de ports ou de terminaux où le navire fait escale;
- 3.4 le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il est prescrit, porte une mention indiquant que le navire effectue exclusivement des voyages à l'intérieur de zones spéciales ou qu'il a été reconnu comme étant un engin à grande vitesse aux fins de la présente règle et que le service auquel il est affecté est identifié; et
- 3.5 la quantité, la date et l'heure des rejets et le port dans lequel ils sont effectués sont consignés dans le registre des hydrocarbures, partie I.

VOIR INTERPRÉTATION 21

VOIR INTERPRÉTATION 7

- 6 Le matériel de filtrage des hydrocarbures visé au paragraphe 1 de la présente règle doit être d'un type approuvé par l'Autorité et conçu de façon que tout mélange d'hydrocarbures rejeté à la mer après être passé par le système ait une teneur en hydrocarbures qui ne dépasse pas 15 parts par million. Lors de l'examen de la conception de ce matériel, l'Autorité doit tenir compte des spécifications recommandées par l'Organisation*.
- 7 Le matériel de filtrage des hydrocarbures visé au paragraphe 2 de la présente règle doit se conformer aux dispositions du paragraphe 6 de la présente règle. En outre, il doit être muni d'un dispositif d'alarme indiquant le moment où cette teneur risque d'être dépassée. Le système doit également être muni de dispositifs permettant l'arrêt automatique de tout rejet de mélanges d'hydrocarbures lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 parts par million. Lors de l'examen de la conception de ce matériel et de son approbation, l'Autorité doit tenir compte des spécifications recommandées par l'Organisation*.

* Se reporter à la Recommandation sur les spécifications internationales relatives au fonctionnement et aux essais des séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et des détecteurs d'hydrocarbures, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.393(X), ou aux Directives et spécifications relatives au matériel de prévention de la pollution des eaux de cale de la tranche des machines des navires, que le Comité de la pollution du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.60(33), ou aux Directives et spécifications révisées relatives au matériel de prévention de la pollution des eaux de cale de la tranche des machines des navires, que

Chapitre 3 - Compartiments machines de tous les navires

Règle 15

Partie C - Contrôle des rejets d'hydrocarbures résultant de l'exploitation

Règle 15

Contrôle des rejets d'hydrocarbures

VOIR INTERPRÉTATIONS 18, 22.1 ET 22.1.2

- 1 Sous réserve des dispositions de la règle 4 de la présente Annexe et des paragraphes 2, 3 et 6 de la présente règle, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de navires est interdit.
- A. *Rejets hors des zones spéciales*
 - 2 Tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 est interdit, à moins que toutes les conditions énoncées ci-après soient réunies:
 - 1 le navire fait route;
 - 2 le mélange d'hydrocarbures est filtré par un matériel de filtrage des hydrocarbures qui satisfait aux prescriptions de la règle 14 de la présente Annexe;
 - 3 la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million;
 - 4 le mélange d'hydrocarbures ne provient pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison, à bord des pétroliers; et
 - 5 le mélange d'hydrocarbures, dans le cas des pétroliers, n'est pas mélangé avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures.
- B. *Rejets à l'intérieur des zones spéciales*
 - 3 Tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 est interdit, à moins que toutes les conditions énoncées ci-après soient réunies:
 - 1 le navire fait route;
 - 2 le mélange d'hydrocarbures est filtré par un matériel de filtrage des hydrocarbures qui satisfait aux prescriptions de la règle 14.7 de la présente Annexe;
 - 3 la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million;
 - 4 le mélange d'hydrocarbures ne provient pas des bouchains des

Annexe I

5. Le mélange d'hydrocarbures, dans le cas des pétroliers, n'est pas mélangé avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures.
4. En ce qui concerne la zone de l'Arctique, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'un navire, quel qu'il soit, est interdit.
5. Aucune disposition de la présente règle n'interdit à un navire dont une partie seulement du voyage est effectuée à l'intérieur d'une zone spéciale de procéder à des rejets en dehors d'une zone spéciale conformément aux dispositions du paragraphe 2 de la présente règle.

C. Prescriptions applicables aux navires d'une jauge brute inférieure à 400 dans toutes les zones, à l'exception de la zone de l'Antarctique

6. Dans le cas d'un navire d'une jauge brute inférieure à 400, les hydrocarbures et tous les mélanges d'hydrocarbures doivent soit être conservés à bord en vue d'être évacués ultérieurement dans des installations de réception, soit être rejetés à la mer conformément aux dispositions suivantes :
 1. le navire fait route;
 2. le navire utilise un matériel d'un type approuvé par l'Autorité qui garantit que la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million;
 3. le mélange d'hydrocarbures ne provient pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison, à bord des pétroliers; et
 4. le mélange d'hydrocarbures, dans le cas des pétroliers, n'est pas mélangé avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures.

D. Prescriptions générales

7. Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les gouvernements des Parties à la présente Convention devraient, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêter rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle. L'enquête devrait notamment porter sur les conditions de vent et de mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres origines possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tout

8. Aucun rejet à la mer ne doit contenir des quantités ou des concentrations de produits chimiques ou autres substances dangereuses pour le milieu marin ou des produits chimiques ou autres substances ajoutés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.
9. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent pas être rejetés à la mer conformément à la présente règle doivent être conservés à bord en vue d'être évacués ultérieurement dans des installations de réception.

Règle 16

Séparation des hydrocarbures et de l'eau de ballast et transport des hydrocarbures dans les citernes de coque avant

1. Sauf dans les cas prévus au paragraphe 2 de la présente règle, à bord des navires livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à la règle 1.28.2, d'une jauge brute égale ou supérieure à 4 000, autres que les pétroliers, et à bord des pétroliers livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à la règle 1.28.2, d'une jauge brute égale ou supérieure à 150, aucune soure à combustible liquide ne doit être utilisée pour le transport d'eau de ballast.
2. Lorsque la nécessité de transporter de grandes quantités de combustible liquide oblige à transporter de l'eau de ballast qui n'est pas du ballast propre dans l'une quelconque des soures à combustible liquide, cette eau de ballast doit être évacuée dans une installation de réception, ou rejetée à la mer conformément à la règle 15 de la présente Annexe à l'aide du matériel spécifié à la règle 14.2 de la présente Annexe, et une mention à cet effet doit être portée sur le registre des hydrocarbures.

VOIR INTERPRÉTATIONS 23.1 ET 23.1.2

3. À bord d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} janvier 1982 ou, en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 1^{er} juillet 1982, il ne doit pas être transporté d'hydrocarbures dans une citerne de coque avant ou dans une citerne située en avant de la cloison d'abordage.

4. Tous les navires autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 3 de la présente règle doivent satisfaire aux dispositions de ces paragraphes, dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique.

Annexe I : Prévention de la pollution par les hydrocarbures
Règle 34

Le lavage au pétrole brut. L'Autorité doit s'assurer que le système satisfait pleinement aux prescriptions de la présente règle dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle le navire-citernes a été pour la première fois affecté au transport de pétrole brut ou avant la fin du troisième voyage de transport de pétrole brut utilisable pour le lavage au pétrole brut, si cette date est postérieure.

2 L'installation de lavage au pétrole brut ainsi que le matériel et les dispositifs connexes doivent satisfaire aux prescriptions adoptées par l'Autorité. Ces prescriptions doivent contenir au moins toutes les dispositions des Spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut adoptées par l'Organisation*. Si un navire est équipé d'une installation de lavage au pétrole brut alors qu'il n'est pas tenu d'en avoir une en vertu du paragraphe 1 de la présente règle, cette installation doit satisfaire aux critères de sécurité établis par les Spécifications susmentionnées.

3 Tout système de lavage au pétrole brut qui doit être installé en application de la règle 18.7 de la présente Annexe doit satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

Partie C – Contrôle des rejets d'hydrocarbures résultant de l'exploitation**Règle 34****Contrôle des rejets d'hydrocarbures****4. Rejets lors d'une zone spéciale**

1 Sous réserve des dispositions de la règle 4 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant des tranches de la cargaison d'un pétrolier est interdit, sauf lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :

- 1 le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale;
- 2 le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche;
- 3 le pétrolier fait route;
- 4 le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 30 litres par mille marin;

* Se reporter aux Spécifications révisées pour la conception, l'exploitation et le contrôle des

Chapitre 4 – Tranche de la cargaison des pétroliers

Règle 34

5 la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.1, 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à la règle 1.28.2, 1/30 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent; et

VOIR INTERPRÉTATION 53

6 le pétrolier utilise un système de citernes de décantation et un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, tels que prescrits aux règles 29 et 31 de la présente Annexe.

2 Les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

B. Rejets dans une zone spéciale

3 Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de la présente règle, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de la tranche de la cargaison d'un pétrolier est interdit pendant que le pétrolier se trouve dans une zone spéciale*.

4 Les dispositions du paragraphe 3 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

5 Aucune disposition de la présente règle n'interdit à un navire dont une partie seulement du voyage est effectuée dans une zone spéciale de procéder à des rejets en dehors de cette zone spéciale conformément au paragraphe 1 de la présente règle.

C. Prescriptions applicables aux pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150

6 Les prescriptions des règles 29, 31 et 32 de la présente Annexe ne s'appliquent pas aux pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150 pour lesquels le contrôle des rejets d'hydrocarbures en application de la présente règle doit s'effectuer par la conservation des hydrocarbures à bord et l'évacuation ultérieure de toutes les eaux de nettoyage polluées dans des installations de réception. La quantité totale d'hydrocarbures et d'eau utilisée pour le lavage et renvoyée dans une citerne de stockage doit être évacuée dans des installations de réception, à moins que des dispositions appropriées soient prises pour que tout effluent dont le rejet à la mer est autorisé soit

Annexe I : Prévention de la pollution par les hydrocarbures
Règle 35

efficacement surveillé de manière à garantir le respect des dispositions de la présente règle.

D. Prescriptions générales

7 Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les gouvernements des Parties à la présente Convention devraient, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêter rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle. L'enquête devrait porter notamment sur les conditions de vent et de mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres origines possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tout registre pertinent des rejets d'hydrocarbures.

8 Aucun rejet à la mer ne doit contenir des quantités ou des concentrations de produits chimiques ou autres substances dangereuses pour le milieu marin ou des produits chimiques ou autres substances ajoutés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

9 Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer conformément aux paragraphes 1 et 3 de la présente règle doivent être conservés à bord en vue de leur évacuation ultérieure dans des installations de réception.

Règle 35

Opérations de lavage au pétrole brut

VOIR INTERPRÉTATION 25

1 Tout pétrolier exploité avec des systèmes de lavage au pétrole brut doit être pourvu d'un manuel sur l'équipement et l'exploitation décrivant dans le détail le système et l'équipement et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2 de la règle 33 de la présente Annexe. Si une modification affectant le système de lavage au pétrole brut est apportée, le manuel sur l'équipement et l'exploitation doit être révisé en conséquence.

2 En ce qui concerne le ballastage des citernes à cargaison, un nombre suffisant de citernes à cargaison doivent être lavés au pétrole brut avant chaque voyage sur lest, afin que, compte tenu de l'itinéraire commercial du

Chapitre 4 - Tranche de la cargaison des pétroliers
Règle 36

pétrolier et des conditions météorologiques prévues, l'eau de ballast ne soit chargée dans des citernes à cargaison qui ont été lavées au pétrole brut.

3 Sauf s'il transporte du pétrole brut qui ne peut pas être utilisé pour le lavage au pétrole brut, le pétrolier doit utiliser le système de lavage au pétrole brut conformément au manuel sur l'équipement et l'exploitation.

Règle 36

Registre des hydrocarbures, partie II -

Opérations concernant la cargaison et le ballast

1 Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast). Cette partie II du registre, qu'elle fasse partie ou non du livre de bord réglementaire, doit être établie selon le modèle prévu à l'appendice III à la présente Annexe.

2 Des mentions doivent être portées sur le registre des hydrocarbures, partie II, pour chacune des citernes du navire s'il y a lieu, chaque fois qu'il est procédé à bord du navire à l'une quelconque des opérations suivantes concernant la cargaison et le ballast :

- 1 chargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
- 2 transfert interne d'une cargaison d'hydrocarbures en cours de voyage;
- 3 déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
- 4 ballastage des citernes à cargaison et des citernes à ballast propre spécialisées;
- 5 nettoyage des citernes à cargaison, y compris le lavage au pétrole brut;
- 6 rejet des eaux de ballast à l'exception de celles qui proviennent de citernes à ballast séparé;
- 7 rejet de l'eau des citernes de décanation;
- 8 fermeture de toutes les vannes ou de tous les dispositifs analogues appropriés après les opérations de vidange des citernes de décanation;
- 9 fermeture des vannes séparant les citernes à ballast propre spécialisées des tuyautages de cargaison et d'ascèlement après les opérations de vidange des citernes de décanation; et

* Se reporter au modèle normalisé du Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut au 1^{er} Chapitre de la Convention du milieu marin de l'Organisation à adopter par

Tables des matières

Abstract	2
Remerciements	3
Sommaire	Erreur ! Signet non défini.
Liste des principales abréviations et acronymes	7
Introduction	8

PARTIE 1 : L'INTENSIFICATION DES SOURCES DE LA RÉGLEMENTATION PÉNALE DE LA POLLUTION MARITIME PAR HYDROCARBURES..... 16

Chapitre 1 : Une législation nationale s'appuyant sur un texte international 17

Section 1 : La Convention MARPOL, une convention internationale incriminant l'infraction

.....	17
A. L'adoption de la Convention MARPOL et les objectifs de l'Annexe I.....	17
1) L'adoption de la Convention MARPOL.....	17
2) L'Annexe I de la Convention MARPOL.....	19
B. La définition technique des rejets licites de la Convention MARPOL.....	22
1) Les évolutions de la Convention MARPOL.....	22
2) Les rejets licites d'hydrocarbures	24
3) Le cadre des sanctions applicables aux rejets illicites	25

Section 2 : La nouvelle loi de 2008, une réglementation nationale définissant les sanctions pénales.....

.....	28
A. Historique de l'évolution de la législation française.....	28
B. Contexte de l'élaboration de la loi du 1er août 2008	30
C. L'évolution générale : ajouts et suppression	31
1) Ajouts et suppressions relatifs aux peines et incriminations	31
a) Une rédaction simplifiée	32
b) Les changements de fond.....	34
• Les peines d'emprisonnement.....	35
• Les amendes	36
• Les personnes responsables.....	41
2) Ajouts et suppressions relatifs à la procédure.....	42

Chapitre 2 : Une réglementation influencée par des normes communautaires..... 45

Section 1 : L'édiction de normes pénales par l'Union européenne en matière de pollution maritime

.....	46
A. Le principe d'incompétence de la Communauté européenne en matière pénale	46
B. L'exception : l'intérêt supérieur de la protection de l'environnement.....	49
1) Les prémices : l'arrêt de la CJCE du 13 septembre 2005 et l'annulation de la décision cadre 2003/80/JAI.....	49
2) L'application au domaine de la pollution maritime par hydrocarbures : l'arrêt de la CJCE du 23 octobre 2007 et l'annulation de la décision cadre n°2005/667/JAI.....	53

Section 2 : La délicate coexistence des normes communautaires et des conventions internationales

.....	58
A. La compatibilité de la Convention MARPOL avec le droit communautaire.....	59

B.	L'invocabilité de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer	61
C.	Les risques de contradiction dans l'application de ces conventions internationales..	63
<i>PARTIE II : L'EFFECTIVITE CROISSANTE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA REPRESSION PENALE</i>		<i>66</i>
<i>Chapitre 1 : L'effet dissuasif de la sanction de l'infraction</i>		<i>67</i>
Section 1 : La définition de l'infraction du rejet d'hydrocarbures sensiblement élargie		67
A.	Les éléments constitutifs des infractions de rejets d'hydrocarbures opérationnels et accidentels	67
1)	L'incrimination du rejet opérationnel	68
a)	L'élément légal.....	68
b)	L'élément matériel	68
c)	L'élément moral.....	68
2)	L'incrimination du rejet accidentel.....	69
a)	L'élément légal.....	69
b)	L'élément matériel	72
c)	L'élément moral	74
B.	La preuve des éléments constitutifs de l'infraction de pollution maritime par hydrocarbures	74
1)	Le principe de la liberté de la preuve.....	75
2)	Les preuves essentielles, le procès verbal et les photographies.....	76
C.	Les causes de non responsabilité.....	77
1)	L'état de nécessité, un fait justificatif	78
2)	L'avarie comme contrainte, une cause de non imputabilité	78
Section 2 : La politique dissuasive des tribunaux		80
A.	L'élargissement du champ de personnes susceptibles d'être poursuivies.....	80
1)	Toute personne impliquée dans le dommage.....	81
2)	Le principe de la responsabilité du capitaine.....	83
3)	Le risque de la mise en cause du pilote maritime	85
B.	La recherche de sanctions adaptées.....	85
1)	Les montants élevés des amendes.....	86
a)	Le jugement du 1 ^{er} juillet 2009 et la pollution du navire <i>AL ESRAA</i>	86
b)	Le jugement du 1 ^{er} juillet 2009 et la pollution du navire <i>VALENTIA</i>	88
2)	Les peines d'emprisonnement peu appliquées.....	89
3)	Les sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives.....	90
<i>Chapitre 2 : La garantie du déclenchement de la procédure pénale.....</i>		<i>93</i>
Section 1 : Du constat de l'infraction à la procédure de dépaysement		93
A.	Le procès verbal	94
B.	Les techniques de constat.....	96
C.	La possibilité d'un déroutement et d'une immobilisation.....	97
1)	Le déroutement	97
2)	L'immobilisation.....	98
D.	L'ouverture d'une enquête et la coopération des différentes autorités compétentes ..	99
Section 2 : La procédure de dépaysement approuvée au niveau national		102

A.	Les principes de la procédure de dépaysement au niveau international	102
B.	L'application de l'article 228 de la CNUDM par les juridictions françaises : les affaires du <i>Trans Artic</i> et du <i>Fast Independance</i>	105
	1) L'affaire du <i>Trans Artic</i> , l'arrêt du 27 septembre 2007 de la Cour d'appel de Rennes	105
	2) L'affaire du <i>Fast Independance</i> , l'arrêt du 25 octobre 2007 de la Cour d'appel de Rennes	106
	3) Les décisions de la chambre criminelle de la Cour de cassation du 5 mai 2009	109
C.	La légitimité de l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer	110
	1) L'applicabilité directe de la Convention CNUDM.....	110
	2) Le conflit avec l'article 4 de la Convention MARPOL	111
	Conclusion.....	115
	Bibliographie.....	116
	Annexe I : articles L218-10 à L218-31 du Code de l'environnement.....	120
	Annexe II : Règles 15 et 34 de l'Annexe I de la Convention MARPOL.....	124
	Tables des matières.....	128