

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

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



LE TRIBUNAL MARITIME COMMERCIAL

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit maritime et des transports

par

Thomas BEILLEAU

Sous la direction de M. le professeur Christian SCAPEL

Année universitaire 2011-2012

REMERCIEMENTS

A l'issue de la rédaction de ce mémoire, je tiens à remercier particulièrement :

- Messieurs les Professeurs Christian SCAPEL et Cyril BLOCH, pour m'avoir permis d'intégrer le Master 2 Droit maritime et des transports,
- Marjorie VIAL pour sa disponibilité et son aide précieuse,
- Et l'ensemble des enseignants et intervenants, qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour nous transmettre leurs connaissances.

SOMMAIRE

<u>SOMMAIRE</u>	p. 3
<u>INTRODUCTION GENERALE</u>	p. 4
<u>1^{ERE} PARTIE : COMPETENCE DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX ET PROCEDURE APPLICABLE DEVANT CES JURIDICTIONS</u>	p. 11
<u>TITRE 1 : COMPETENCE DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX</u>	p. 11
<u>TITRE 2 : LA PROCEDURE DEVANT LES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX</u>	p. 15
<u>2^{EME} PARTIE : COMPOSITION DU TRIBUNAL MARITIME COMMERCIAL</u>	p. 34
<u>TITRE 1 : COMPOSITION INITIALE</u>	p. 35
<u>TITRE 2 : LA DECISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL DU 2 JUILLET 2010</u>	p. 38
<u>TITRE 3 : LA NOUVELLE COMPOSITION DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX</u>	p. 53
<u>CONCLUSION : LA QUESTION DU MAINTIEN DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX</u>	p. 56

INTRODUCTION GENERALE

Le tribunal maritime commercial est une juridiction bien souvent inconnue du grand public. Mais même parmi les juristes, magistrats et avocats, elle est largement méconnue. Son appellation n'est d'ailleurs pas son meilleur atout et entretient la confusion qui règne autour de cette juridiction : il ne s'agit pas en effet d'une juridiction civile, mais bien d'une juridiction pénale, elle ne statue même pas sur l'action civile. Le terme "commercial" vient du fait que ce tribunal jugeait à l'origine les seuls marins de commerce.

Cet anonymat est presque un manque de respect pour l'une des plus anciennes juridictions, qui trouve son origine dans l'Antiquité. Il était donc logique de s'intéresser dans cette introduction à son histoire quelque peu agitée.

Parce qu'on a ressenti dès cette époque antique le besoin de punir des infractions spécifiques aux activités maritimes, on a aussi dû créer des juridictions adaptées pour rendre des jugements en la matière. La définition de la faute, tout comme les infractions et les sanctions qui en découlent, sont en effet différentes dans ce monde si particulier qu'est celui de la mer : la dangerosité des activités maritimes, les exigences d'ordre et de respect de la hiérarchie nécessitées par la vie à bord du navire et le milieu fermé des marins imposent des règles très strictes et très particulières.

Ainsi, dans la Grèce Antique déjà, des juridictions spécialisées connaissaient spécifiquement des infractions maritimes. Mais les premières traces d'un droit pénal maritime, bien que primaire, remontent au Moyen-âge. Peu à peu, le droit pénal maritime, à l'image de l'ensemble des branches du droit, s'est densifié et structuré, et des juridictions spécialisées apparaissent. A Marseille par exemple, en 1447, le roi René autorise les marchands de la ville à désigner cinq d'entre eux pour juger les litiges commerciaux, créant ainsi le premier Tribunal de commerce de France. En matière maritime, les Amirautés, ancêtres

des tribunaux maritimes commerciaux, dont les juges étaient compétents pour toutes les actions civiles, pénales ou disciplinaires visant des marins de commerce, furent créés entre le XIV^{ème} et le XV^{ème} siècle. Celles-ci furent supprimées par la Révolution, peu concernée par le traitement des infractions maritimes, en 1791. Les attributions des Amirautés furent dispersées parmi d'autres tribunaux, sauf concernant une partie des infractions à la discipline qui restaient de la compétence des capitaines. Il en découla une certaine relâche en matière de discipline à bord. C'est seulement par un décret-loi du 24 mars 1852 que furent mis en place les tribunaux maritimes commerciaux, qui devaient juger les marins coupables de fautes contre la discipline ou de délits maritimes, prévus dans un nouveau code, le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Ces tribunaux s'inspiraient des conseils de justice, chargés de réprimer les infractions graves aux règles de police intérieure des navires au sein des navires de guerre, juridiction qui statuait en dernier ressort sans contrôle possible par la Cour de cassation.

De nouveaux délits, équivalents aux délits nautiques actuels, furent créés par la loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collisions en mer. Cette loi institua également, tout en conservant les précédents sous leur forme initiale, un nouveau tribunal d'exception pour en connaître, lui aussi nommé tribunal maritime commercial, et en changea la composition. Leurs jugements (comme ceux des anciens tribunaux ordinaires en 1898) devinrent susceptibles de recours en cassation, mais toujours pas d'appel.

Un nouveau Code disciplinaire et pénal de la marine marchande fut institué par la loi du 17 décembre 1926, conservant les mêmes infractions mais supprimant les deux catégories de tribunaux maritimes commerciaux, au profit des juridictions de droit commun : les délits nautiques et maritimes étaient de la compétence des tribunaux correctionnels mais soumis à une procédure particulière tandis que les procédures disciplinaires devinrent de la compétence exclusive du ministre. Ces modifications faisaient suite à l'impopularité de ces juridictions auprès des marins, qu'ils trouvaient exagérément sévères et qu'ils assimilaient, du fait de la présence de juge non professionnels en leur sein, à

des « tribunaux de classe »¹.

Le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, crée donc en 1926, complété par la loi de 1891 sur les accidents maritimes et repris quasiment en l'état par la loi de 1926, définit des infractions pénales dite « maritimes », mais aussi les peines encourues ou encore les particularités concernant la prescription, le traitement de la récidive ou la procédure. Il prévoit aussi des infractions disciplinaires. Parmi les infractions pénales maritimes figurent les trois catégories de droit pénal français : les crimes, délits et contraventions. Celles-ci sont énumérées en considération de leur caractère maritime.

Mais pour en revenir à l'histoire des tribunaux maritimes commerciaux proprement dite, l'intervention des tribunaux correctionnels dans la justice maritime se révéla une expérience négative et finalement, étant réclamés unanimement par tous les acteurs du monde maritime, les tribunaux maritimes commerciaux furent rétablis par un décret-loi du 29 juillet 1939, mais seul le jugement de certaines infractions leur fut confié. Ce texte fut intégré aux articles 88 à 94 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Les quatorze tribunaux maritimes commerciaux ainsi créés ont eu des activités plus ou moins développées, certains se réunissant régulièrement, d'autres plus rarement, d'autres encore ayant même finalement cessés toute activité, comme le précisait le « rapport Guinchard » remis au garde des sceaux en juin 2008, qui donne des indications statistiques sur l'activité de ces tribunaux : « *Entre 2003 et 2006, ces juridictions ont traité 744 affaires examinées au cours de 55 audiences, soit une moyenne de 186 affaires et 14 audiences par an. Si le nombre de ces affaires a pratiquement doublé par rapport à la période 2000-2002 en raison de la réactivation des tribunaux maritimes commerciaux de Brest et d'Ajaccio, la répartition de ce contentieux reste profondément inégale. Les audiences étant programmées uniquement lorsqu'un nombre suffisant d'affaires*

¹ J-P. BLOCH, « Le Tribunal maritime commercial, un tribunal qu'il faut maintenir en le modernisant », *revue Droit Maritime Français*, Septembre 2004, p.691.

le justifie, certains tribunaux maritimes commerciaux ne tiennent aucune audience et il est privilégié dans ces conditions des sanctions administratives »².

Récemment, ce sont principalement les infractions concernant les événements de mer que ces tribunaux sont amenés à juger, les autres délits étant de moins en moins poursuivis. C'est pourtant sous cette forme que les tribunaux maritimes commerciaux, juridiction collégiale et échevinale, ont perduré jusqu'à aujourd'hui, donnant lieu à de nombreuses interrogations, du moins jusqu'au bouleversement intervenu en 2010.

Entre temps, de menues modifications eurent lieu, mais elles portaient plus sur des détails, comme l'extension de leur compétence aux plaisanciers et aux sportifs ou la distinction plus marquée entre infraction et fautes. En 1993, une loi du 24 août en avait modifié la composition, en accordant leur présidence à un magistrat professionnel, ainsi que la désignation et les qualifications des juges.

Mais celles-ci allaient se révéler insuffisantes. En effet, les tribunaux maritimes commerciaux, qui faisaient depuis longtemps déjà l'objet de vives critiques, autant de la part des praticiens que des auteurs, ne pouvait pas s'éviter une profonde remise en question. L'existence de ces tribunaux maritimes commerciaux répondait à l'époque de leur création à plusieurs exigences dues aux caractéristiques particulières de la navigation et des activités maritimes : la nécessité d'une répression rapide et d'une justice rendue par des personnes compétentes en la matière, donc appartenant à ce milieu. C'est ainsi qu'une juridiction d'exception fut instituée. Mais depuis la Révolution, ces juridictions sont toujours apparues à minima comme suspectes, de par leur subordination avérée ou supposée au pouvoir politique, mais aussi de par l'inégalité devant la justice entre les citoyens qu'ils créent ou à cause de la célérité et de la sévérité des jugements rendus. Si elles sont, dans notre société, toujours tolérées en

² « L'ambition raisonnée d'une justice apaisée », Rapport de la commission sur la répartition des contentieux, prés. S. GUINCHARD, La documentation française, Août 2008.

matière civile, à l'image du Tribunal de commerce, elles le sont de moins en moins en matière pénale. D'ailleurs, en matière militaire par exemple, ces tribunaux d'exception perdent peu à peu leurs prérogatives et n'ont plus à juger que certaines infractions, et encore, dans certaines situations clairement définies. En matière politique toutefois, deux juridictions pénales d'exceptions subsistent, à l'inverse de cette tendance, ce sont la Haute cour de justice et la Cour de justice de la république. Ainsi, les tribunaux maritimes commerciaux n'échappent pas à ces critiques, même si certaines ne peuvent leur être reprochées, ils se montrent par exemple souvent moins sévères que les juridictions de droit commun, mais cela aussi est pour certain une source de contestation. L'existence de cette juridiction d'exception était donc justifiée par la nécessité d'une répression rapide : en cas d'atteinte à l'autorité du capitaine ou à la sécurité du navire, il fallait pouvoir punir rapidement les responsables si nécessaire. Mais ces infractions ne sont plus que rarement poursuivies aujourd'hui. Par contre, les accidents de mer, qui représentent aujourd'hui la majorité des affaires jugées par les tribunaux maritimes commerciaux, nécessitent eux des investigations longues et minutieuses, et la rapidité de la procédure, qui a présidé à la création des tribunaux maritimes commerciaux, peut s'avérer dans ces cas un obstacle à l'efficacité de la justice. Toutefois, le fait que ces tribunaux ne soient pas permanents conduit à des délais pour rendre des décisions proches de ceux observés pour les juridictions de droit commun.

C'est aussi la technicité des affaires qui aura poussé à réinstaurer cette juridiction, car il est évident qu'en matière d'accidents de mer par exemple, les compétences techniques et la connaissance de la mer s'avèrent primordiales, quoique dans les autres affaires, elles semblent moins indispensables. Il apparaissait donc que l'expérience devait être un critère déterminant pour rendre des décisions juste. Pourtant, il apparaît aujourd'hui évident que si cette technicité des affaires impose que les autorités chargées de l'instruction soient bien des spécialistes des problèmes maritimes, il n'en est pas de même pour pouvoir éventuellement juger de telles affaires, à condition que l'instruction ait

été bien menée. En effet, les magistrats professionnels sont aujourd'hui appelés à juger toutes sortes d'infractions, au pénal comme au civil, qu'elles aient ou non un caractère très technique : ils peuvent être amenés à statuer indifféremment sur des affaires d'accidents de toutes natures (de la route ou médicaux par exemple) où la technicité est au moins aussi importante qu'en matière maritime. D'ailleurs, ils sont souvent obligés de rendre des décisions concernant des infractions maritimes, lorsque celles-ci ne sont pas prévues par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande par exemple, ou doivent statuer sur l'actions civile puisque le tribunal maritime commercial ne peut pas se prononcer en la matière. Mais certains dossiers comportant plusieurs rapports d'expertise très pointus peuvent toutefois embarrasser les magistrats des juridictions de droit commun, même si la compétence technique des juges du tribunal maritime commercial a aussi été remise en cause car si elle était incontestable auparavant, depuis la loi de 1993, le président est un magistrat professionnel sans compétence particulière en matière maritime et n'a pas forcément une réelle expérience pratique de la navigation maritime, de même que les différents juges des affaires maritimes.

Cette technicité des affaires a donc conduit à intégrer parmi les juges du tribunal maritime commercial des individus appartenant au milieu marin. De plus, cette appartenance des juges au milieu marin devait permettre une meilleure connaissance des conditions de vie et de la mentalité particulière des gens de mer, mais aussi des exigences induites par la vie à bord, comme l'obéissance à la hiérarchie et le respect de l'autorité du capitaine. Mais elle s'expliquait aussi par le lien fort entre les gens de mer, qui ressentent encore aujourd'hui un profond sentiment d'appartenance à un milieu particulier. Cela avait d'ailleurs entraîné chez eux un réel désir d'être jugé par des pairs, même si cette volonté a parfois alternativement laissé place à une demande de justice rendue par une juridiction de droit commun, ce qui explique les variations successives de législation en la matière. Mais aujourd'hui, ce milieu tend à perdre son homogénéité, les marins voient leurs conditions de vie différer de plus en plus, et les personnes jugées sont souvent des plaisanciers qui n'ont pas

grand-chose à voir avec des marins professionnels. Au fil du temps, cette appartenance des juges au milieu maritime a donc été de plus en plus contestée, certains auteurs y voyant la raison d'une certaine clémence de la part de cette juridiction, même si cette indulgence ne peut pas être généralisée tant les sanctions ont en pratique variées, certaines étant d'une sévérité incontestable, d'autres manifestement trop clémentes. De plus, cette composition des tribunaux maritimes commerciaux s'apparentait plus à un jugement par des agents de l'Etat, qu'ils soient magistrats ou fonctionnaires, plus que par des pairs.

C'est donc principalement leur composition, et notamment au regard des règles posées au niveau communautaire, qui faisait débat. C'est dans ce contexte qu'une décision du Conseil constitutionnel en 2010 vint faire évoluer considérablement celle-ci, au point que certains s'interrogent désormais sur le rôle et sur l'avenir même de cette juridiction. Mais avant de s'intéresser de plus près à cette décision et à ses conséquences à plus ou moins long terme, il conviendra de se pencher sur la compétence des tribunaux maritimes commerciaux, puis à la procédure en vigueur devant ces juridictions, qui elle non plus n'est pas exempte de tous reproches.

1^{ERE} PARTIE : COMPETENCE DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX ET PROCEDURE APPLICABLE DEVANT CES JURIDICTIONS

Les tribunaux maritimes commerciaux étant des juridictions très spécifiques, il est utile d'étudier leur compétence ainsi que la procédure prévue devant celles-ci, afin de comprendre leur fonctionnement, leur originalité mais pour constater aussi que de nombreux reproches peuvent leur être adressés en la matière.

TITRE 1 : COMPETENCE DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX

En droit français, la compétence est tout simplement le droit que détient un tribunal ou un juge de connaître d'une cause, c'est-à-dire de statuer sur telle ou telle affaire.

Le tribunal maritime commercial étant une juridiction d'exception, la question de sa compétence se révèle être primordiale. Pour déterminer quel tribunal est compétent dans une affaire, il faut d'abord s'intéresser à la compétence matérielle (aussi appelée compétence d'attribution, en latin « *ratione materiae* »), ce sont toutes les matières qui relèvent du domaine de compétence d'un tribunal, puis à la compétence géographique (en latin « *ratione loci* »), qui permet de déterminer quel est le tribunal compétent en fonction de critères géographiques définis.

Chapitre 1 : Compétence matérielle

La compétence matérielle consiste à déterminer devant quel type de tribunal le litige devra être porté. Le tribunal maritime commercial étant une juridiction d'exception, il n'est pas une juridiction de droit commun et sa compétence est expressément prévue par un texte, puisque les tribunaux de droit commun sont

compétents pour l'ensemble de questions qui ne relèvent pas de juridictions spéciales. Les tribunaux maritimes commerciaux sont des juridictions de l'ordre judiciaire, qui statuent en matière pénale et disciplinaire. Ils sont donc compétents pour statuer sur les infractions prévues dans le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Ce code regroupe, en les énumérant, toute une série d'infractions dites maritimes : certaines sont incontestablement maritimes (comme les accidents de mer, fautes de navigation, détournement de navires...), d'autres tiennent de leur caractère du fait qu'elles sont commises à bord d'un navire (en cas de violence par exemple), d'autres encore ne sont pas vraiment spécifiques au milieu maritime (le vol par exemple) et pour certaines le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande renvoie même au code pénal, d'autres enfin ont depuis disparues ou sont sanctionnées par le droit du travail. D'ailleurs, il faut souligner que la « non-assistance » à un navire en difficulté ou à des personnes en danger était prévue dans le code disciplinaire et pénal de la marine marchande avant qu'une telle infraction ne soit prévue dans le code pénal.

Il faut donc se référer au Code disciplinaire et pénal de la marine marchande pour savoir quelles infractions sont de la compétence des tribunaux maritimes commerciaux, comme le précise son article 25 : « *la connaissance des contraventions et des délits appartient aux juridictions de droit commun ou aux tribunaux commerciaux, suivant les distinctions établies aux articles 36 et 36 bis* », sous réserve du cas particulier de celles commises par des mineurs qui sont de la compétence du tribunal pour enfant.

L'article 36 bis du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande pose que les tribunaux maritimes commerciaux sont compétents pour connaître des « *contraventions ou délits prévus par les articles 39 à 43, 45, 54 à 57, 59, 62 à 67, 80 à 85, 87 et 87 bis* » du même code. Ce sont toutes des infractions maritimes qui concernent les relations à bord, la bonne marche du navire et la navigation maritime.

Les autres délits prévus par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et qui n'entrent pas dans ces catégories sont donc passibles des

juridictions de droit commun.

Les tribunaux maritimes commerciaux sont donc compétents notamment pour les infractions à la navigation maritime commises dans les eaux territoriales françaises par les navires français et étranger et celles commises en haute-mer mais seulement par les navires français.

Mais en pratique, les infractions pour lesquelles les tribunaux maritimes commerciaux sont compétents se cumulent souvent avec des infractions de droit commun, c'est le cas par exemple lorsque un accident de mer a entraîné involontairement des blessures graves ou la mort d'une ou plusieurs personnes. Lorsque c'est le cas, en vertu de la pratique judiciaire, ce sont le plus souvent les juridictions de droit commun qui sont compétentes, réduisant d'autant la compétence des tribunaux maritimes commerciaux.

Enfin, s'il apparaît à l'audience que le tribunal maritime commercial a été saisi de faits ne relevant pas de sa compétence, il lui appartient, sur réquisition du commissaire rapporteur ou d'office, de se déclarer incompétent et de renvoyer le prévenu à l'autorité qui a saisi le tribunal maritime commercial « *pour telle suite qu'il appartiendra* » (article 29 du Décret n°56-1219 du 26 novembre 1956 sur les tribunaux maritimes commerciaux et la forme de procéder devant ces tribunaux).

Lorsque la compétence matérielle du tribunal maritime commercial a été établie, il faut ensuite déterminer quel sera le tribunal maritime commercial compétent en fonction de leur compétence territoriale.

Chapitre 2 : Compétence territoriale

Après avoir constaté que l'affaire doit être portée devant le tribunal maritime commercial, il faut pouvoir déterminer quel sera le tribunal maritime commercial compétent en fonction du lieu de commission de l'infraction.

Premièrement, l'article 36 bis du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande dispose que « *les contraventions ou délits prévus par les articles 39 à 43, 45, 54 à 57, 59, 62 à 67, 80 à 85, 87 et 87 bis sont, en France métropolitaine, de la connaissance des tribunaux maritimes commerciaux institués par le titre IV de la présente loi.*

Dans les départements d'outre-mer, ils sont de la compétence des tribunaux correctionnels. Les dispositions des alinéas 2 et 4 de l'article 36 leur sont alors applicables ». Les tribunaux maritimes commerciaux ne sont donc compétents qu'en France métropolitaine, mais pas dans les départements d'outre-mer.

Mais c'est plus précisément l'article 37 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande qui a prévu que : « *La juridiction compétente pour connaître de l'action publique ou de l'action civile est celle : soit de la résidence du prévenu, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit du port d'immatriculation du navire, soit du port où le navire a été conduit, ou, s'il n'a pas été conduit au port, celle de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction* ». C'est cet article qui prévoit expressément la compétence territoriale des tribunaux maritimes commerciaux.

Ensuite, l'article 89 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande vient ajouter que : « *Un tribunal maritime commercial est institué dans les chefs-lieux de quartier de France métropolitaine désignés par décret. Le décret institutif fixe la circonscription de juridiction du tribunal* ».

L'article 1^{er} du décret n°56-1219 du 26 novembre 1956 sur les tribunaux maritimes commerciaux et la forme de procéder devant ces tribunaux est donc venu compléter : « *Il est établi un tribunal maritime commercial au chef-lieu de chacun des quartiers d'inscription maritime ci-après :*

Dunkerque, Boulogne, le Havre, Rouen, Saint-Malo, Brest, Lorient, Saint-Nazaire, Nantes, la Rochelle, Bordeaux, Sète, Marseille, Ajaccio ».

Il y avait donc quatorze tribunaux maritimes commerciaux, chacun étant compétent, en vertu de l'article 2 du même texte, pour les infractions commises

dans le quartier d'inscription maritime au chef-lieu duquel il est établi : « *La circonscription de juridiction d'un tribunal maritime commercial correspond à l'étendue du quartier d'inscription maritime au chef-lieu duquel il est établi* ».

Toutefois, l'article 3 de ce décret prévoyait que les circonscriptions de juridiction des tribunaux maritimes commerciaux de Rouen, le Havre, Saint-Malo, Brest, Lorient, Nantes, la Rochelle, Bordeaux, Sète, Marseille devaient s'étendre sur des quartiers voisins, regroupés dans un tableau.

C'est d'ailleurs le nombre de ces tribunaux maritimes commerciaux qui a souvent été critiqué, car il serait bien supérieur aux besoins, et comme ce sont des juridictions non permanentes, certaines ne se réunissent que très rarement, voire plus du tout. Monsieur Jean-Philippe BLOCH, dans son article publié dans la revue Droit Maritime Français de septembre 2004, estimait que quatre tribunaux maritimes commerciaux métropolitains suffiraient, mais qu'il serait opportun d'en installer un aux Antilles au vu du développement de la plaisance dans leurs eaux, afin qu'ils aient tous un volume d'affaires suffisant, ce qui ne semble plus être le cas actuellement.

Après avoir étudié la compétence des tribunaux maritimes commerciaux, il faut s'intéresser à la procédure en vigueur devant ces juridictions, qui présente quelques spécificités et n'est pas exempte de reproche selon de nombreux auteurs.

TITRE 2 : LA PROCEDURE DEVANT LES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX

Dans le droit pénal, la procédure tient une importance toute particulière, seul un respect scrupuleux des dispositions en la matière permet l'aboutissement d'une action. Le droit pénal met en jeu les libertés fondamentales des individus, la procédure pénale est là pour garantir leurs droits les plus élémentaires : le droit à un procès équitable, la présomption d'innocence... Cette procédure avait à l'origine pour but de protéger les suspects de toute forme de sanctions

arbitraires, en réponse aux emprisonnements et autres punitions sans quelconque forme de procès qui étaient monnaies courantes aux cours des longues périodes de règne monarchique et d'absolutisme. En effet, si le principe même de la justice consiste en la sanction d'individus coupables d'actes contraires aux normes socialement admises, depuis cette époque, on a cherché à garantir un minimum de droits à ces individus. Le respect de ces droits passe par le respect d'une procédure strictement fixée. C'est l'objet de la procédure pénale.

Si concernant les tribunaux maritimes commerciaux, c'est principalement leur composition qui a pendant longtemps été leur principale spécificité, la procédure devant ces juridictions présente elle aussi des particularités. A l'origine, il a été prévu à l'article 94 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande que cette procédure serait définie par décret, en ces termes : «*Un décret fixera la forme de procéder devant les tribunaux maritimes commerciaux*».

La procédure a donc été traitée d'abord par le décret de 1939. Des modifications et des précisions furent ensuite apportées par le décret n° 56-1219 du 26 novembre 1956. Cet article 94 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande a été ensuite modifié par un décret du 4 août 1962.

Les dispositions de ces décrets ainsi que toutes les dispositions du code de procédure pénal applicables en cas de carence dans ceux-ci organisent la procédure devant les tribunaux maritimes commerciaux. Cette procédure relativement lourde et complexe peut être divisée en deux phases distinctes : la phase préparatoire et la phase décisive. Mais il faut aussi noter que cette procédure fait l'objet de nombreuses critiques. Monsieur Michel RENAUT, dans son article publié dans la revue Droit Maritime Français de septembre 2004, la qualifiait d'ailleurs d' « *anachronique* »³.

Chapitre 1er : La phase préparatoire

³ M. RENAUT, « Le Tribunal maritime commercial doit-il se réformer ou disparaître ? », *revue Droit Maritime Français*, Septembre 2004, p.688.

Il s'agit d'une phase préalable indispensable pour permettre au tribunal de rendre son verdict. Cette phase préparatoire est principalement constituée de l'enquête, menée par les autorités compétentes, mais celle-ci est bien souvent complétée par une phase d'instruction.

Section 1 : L'enquête

Les infractions prévues par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande relevant du tribunal maritime commercial peuvent être constatées par toutes les personnes visées à l'article 26 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, qui appartiennent principalement aux services de l'État intervenant en mer : « *Les crimes, délits et contraventions commis à bord sont recherchés et constatés, soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office :*

1° Par les officiers de police judiciaire ;

2° Par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers et officiers marinières commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat ; les inspecteurs de la navigation maritime, les syndicats des gens de mer, les gardes maritimes, les agents du personnel de la surveillance des pêches maritimes et les gendarmes maritimes, et, en outre, s'il s'agit des délits prévus à l'article 78, par les agents de l'administration des douanes ;

3° Par les capitaines des navires à bord desquels les crimes et délits ont été commis ».

L'article 29 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande permet lui au capitaine de placer en détention à bord du navire toute « *personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord* ».

Le capitaine peut aussi effectuer une enquête préliminaire en vertu de l'article 30 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande : « *Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une tentative de crime ou de*

délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62 et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale. [...]

Lorsque la personne soupçonnée d'avoir commis ou tenté de commettre un crime ou un délit fait l'objet d'une mesure de consignation, le capitaine la conduit dès que possible devant l'officier de police judiciaire le plus proche ».

Si l'auteur présumé de l'infraction a été placé en détention à bord du navire, il doit être conduit devant l'officier de police judiciaire le plus proche dans les meilleurs délais.

S'il y a lieu, en vertu de l'article 33 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, l'enquête se poursuivra alors sous la direction d'un administrateur des affaires maritimes, après que le capitaine ait adressé la plainte et les pièces à l'administrateur des affaires maritimes du premier port où le navire fait escale. L'administrateur des affaires maritimes pourra dans ce cadre être amené à compléter l'enquête préliminaire et pourra statuer sur l'incarcération provisoire du prévenu.

Ce rôle primordial joué par l'administrateur des affaires maritimes s'explique par la nature de l'affaire et la compétence de ce fonctionnaire, même si des auteurs, à l'image de Michel RENAUT, ont eu l'occasion de regretter que « *le recours à des experts [ne soit pas] plus systématique* »⁴.

Mais si les dispositions du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande concernant l'enquête visent uniquement l'enquête préliminaire, face à un cas de flagrance, il conviendrait d'appliquer les dispositions concernant les enquêtes de flagrance du droit commun, qui figurent aux articles 53 et suivants du Code de Procédure pénale.

Lorsque l'on est en présence d'une infraction nautique, l'article 86 du décret de 1962 prévoit que l'administrateur des affaires maritimes réalise une enquête

⁴ M. RENAUT, « Le Tribunal maritime commercial doit-il se réformer ou disparaître ? », *revue Droit Maritime Français*, Septembre 2004, p.684.

contradictoire nautique, initiée par ses soins. Cette enquête présente quelques particularismes et s'apparente à une information judiciaire, durant laquelle les prévenus peuvent être assistés de leur défenseur. Cette enquête nautique apparaît généralement efficace en pratique.

Ensuite, en application de l'article 33 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, l'administrateur des affaires maritimes saisit, en France métropolitaine, le président du tribunal maritime commercial pour les infractions qui sont de sa compétence, c'est-à-dire celles prévues par l'article 36 bis du code disciplinaire et pénal de la marine marchande lorsque le prévenu est majeur. Dans l'hypothèse inverse, ce même article 33 prévoit que seule le tribunal pour enfants est compétent.

Dans le cas des infractions relevant du tribunal maritime commercial, l'opportunité des poursuites appartient à l'administrateur des affaires maritime directement, c'est sa décision qui saisit le tribunal maritime commercial, alors que dans un dossier de droit commun, il apprécie seulement de la suite à donner, l'opportunité des poursuites restant de la compétence du ministère public. Cette décision de renvoi ou de classement prise exclusivement par l'administrateur est sujette à critique. C'est d'ailleurs toute la procédure d'enquête qui est critiquée par certains auteurs et pour laquelle une refondation est réclamée, car selon Monsieur Jean-Philippe BLOCH, elle ne serait notamment plus « *en phase [...] avec la loi du 15 juin 2000 sur la présomption d'innocence* »⁵.

Mais en l'état actuel des choses, l'enquête laisse ensuite place à l'instruction.

Section 2 : L'instruction

Lorsque le tribunal maritime commercial a été saisi du dossier de renvoi transmis par l'administrateur des affaires maritimes, en vertu des cas prévus

⁵ J-P. BLOCH, « Le Tribunal maritime commercial, un tribunal qu'il faut maintenir en le modernisant », *revue Droit Maritime Français*, Septembre 2004, p.696.

aux articles 30, 31, 33 et 35 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, le Président de cette juridiction dresse un procès-verbal de saisine. Cela entraîne pour les délits prévus aux articles 80 à 85 et 87 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande la désignation d'un commissaire-rapporteur, soit par le chef d'arrondissement maritime, soit par le préfet maritime. Dans les autres cas en revanche, aucune désignation d'un commissaire-rapporteur n'est prévue.

Dans les cas où un commissaire-rapporteur doit être nommé, celui-ci doit être membre du corps des officiers de marine. L'article 91 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande le charge de mener l'instruction de l'affaire mais il doit également remplir la fonction de Ministère Public auprès du tribunal maritime commercial. Ainsi, des auteurs, comme Monsieur Jean-Philippe BLOCH dans son article publié dans la revue *Droit Maritime Français* de septembre 2004, n'ont pas manqué de réclamer purement et simplement la suppression du commissaire-rapporteur, dans une démarche plus globale de modification de la procédure en vigueur devant les tribunaux maritimes commerciaux, et le recours à un véritable juge d'instruction, pour éviter cette « double casquette » du commissaire-rapporteur.

Dans l'exercice de sa mission d'instruction, le commissaire-rapporteur doit prendre connaissance du dossier et des pièces de l'enquête menée par l'administrateur des affaires maritimes. Mais en vertu de l'article 36 ter du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, l'administrateur des affaires maritimes reste également chargé de l'instruction. Au regard des pièces de l'enquête, le commissaire-rapporteur décide ensuite de l'opportunité d'ouvrir ou non une information complémentaire. Il doit pour cela vérifier que les faits reprochés sont suffisamment établis. Les deux autorités investies des pouvoirs d'instruction ont bien évidemment la faculté de procéder à tous les actes qu'ils jugent utiles à la manifestation de la vérité.

A ce titre, ils peuvent faire délivrer des mandats de comparution, d'amener, de dépôt et d'arrêt. De même, un placement en détention provisoire est possible s'il est l'unique moyen de conserver les preuves ou les indices matériels ou d'empêcher toute pression sur les témoins ou les victimes, ou une concertation

frauduleuse avec les complices, ou encore de protéger la personne mise en examen, de garantir son maintien à la disposition de la justice, de mettre fin à l'infraction ou de prévenir son renouvellement, ou enfin pour faire cesser le trouble à l'ordre public que l'infraction a pu causer, comme le prévoit les articles 144 et suivants du code de procédure pénale. De même, le droit commun de la procédure pénale permet aussi au prévenu d'user des voies de recours ouvertes dans le cadre de l'instruction préparatoire : celui-ci peut faire appel des ordonnances rendues en exécution des dispositions du code de procédure pénale devant la chambre d'accusation, comme le suggère l'article 36 ter du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Lorsque le commissaire-rapporteur a terminé l'étude du dossier ou décide la clôture de l'information, il adresse au Président du tribunal maritime commercial un rapport avec ses conclusions et le dossier complet de la procédure. Ces documents sont ensuite mis à la disposition du prévenu et de son défenseur vingt-quatre heures au moins avant l'audience, pour communication au greffe, en vertu de l'article 11 du décret n°56-1219 du 26 novembre 1956. Ce délai est donc très bref et diffère de celui de droit commun qui est de quatre jours. Il s'agit ici de s'éloigner des règles de procédure pénale, c'est le cas également pour le commissaire-rapporteur, qui occupe la double fonction de juge d'instruction et de ministère public, ce qui permet d'éviter la règle fondamentale de la séparation des fonctions, dans le but sans doute d'une répression plus sévère. Cette double fonction a été l'objet de critiques et à notamment fait l'objet de la question prioritaire de constitutionnalité qui a entraîné la décision du Conseil constitutionnel modifiant la composition des tribunaux maritimes commerciaux, même si ce n'est finalement pas ce grief qui a obtenu l'adhésion des juges. D'ailleurs, au niveau communautaire, la Cour européenne de Strasbourg condamnerait certainement cette organisation au regard de l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des Droits de l'homme et des libertés fondamentales.

Mais il faut souligner qu'en pratique, l'administrateur utilise peu les pouvoirs du juge d'instruction dont il dispose, il est par exemple assez rare qu'il délivre des

mandats.

De plus, la séparation entre l'enquête préliminaire et l'instruction est assez peu marqué, puisque, or les cas où une enquête nautique est nécessaire, l'instruction se limite souvent à la prise d'une ordonnance de clôture.

Cette phase de la procédure reste donc sujette à discussions et, celle-ci étant achevée, s'ouvre alors la phase décisive de la procédure.

Chapitre 2 : La phase décisive

La phase décisive peut se scinder en deux étapes primordiales, qu'il faut analyser pour en comprendre les spécificités : l'audience et le jugement. Ce jugement a ensuite des effets qu'il conviendra de présenter dans la troisième section de ce second chapitre.

Section 1 : L'audience

Préalablement à l'audience proprement dite, il faut noter que la convocation à l'audience fait elle aussi l'objet d'une procédure rigoureuse.

I. La convocation à l'audience

Suite à la réception des conclusions du commissaire-rapporteur, peu important qu'elles concluent ou non à la culpabilité du prévenu, le Président doit convoquer le tribunal à l'audience qui doit permettre aux membres de celui-ci de rendre leur verdict. L'article 7 du décret du 26 novembre 1956 sur les tribunaux maritimes commerciaux et la forme de procéder devant ces tribunaux pose que : « *Lorsque l'affaire est en état, et quelles que soient les conclusions du commissaire rapporteur, le président convoque le tribunal* ».

L'audience étant publique, la victime peut bien évidemment y assister mais elle n'est pas invitée à se constituer partie civile, puisque les tribunaux maritimes commerciaux ne connaissent pas de l'action civile, comme le précise l'article 92 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Mais c'est surtout une

phase décisive pour le prévenu qui devra démontrer son innocence ou au moins s'expliquer sur les faits qui lui sont reprochés. Il est donc lui aussi convoqué à l'audience durant laquelle il aura un rôle central. Sa présence est d'ailleurs indispensable, puisque il ne pourra pas être jugé par défaut par le tribunal maritime commercial en vertu de ce même article 92 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande qui précise que : « *Les tribunaux maritimes commerciaux ne peuvent juger par défaut* ». Toutefois, les articles 410 et 411 du code de procédure pénale permettent sous certaines conditions le jugement contradictoire, nonobstant l'absence du prévenu. Ces deux articles sont applicables aux tribunaux maritimes commerciaux et prévoient que le prévenus non comparant et non excusé (article 410 du code de procédure pénale) ou qui ne se présenterait pas à une réassignation du tribunal (article 411 du code de procédure pénale) est jugé contradictoirement.

Lorsque la convocation à l'audience a eu lieu selon ces modalités, l'audience se tient et constitue une étape décisive dans la phase décisive.

II. L'audience proprement dite

L'audience est bien évidemment un moment particulier de la procédure, elle doit permettre de faire émerger la vérité. Elle se tient en principe dans les locaux des affaires maritimes. C'est là encore dans le décret du 26 novembre 1956 que l'on retrouve de nombreuses dispositions concernant l'audience devant les tribunaux maritimes commerciaux. Cette procédure est assez formaliste, voir parfois même désuète, même si le déroulement des débats est relativement classique.

Cette audience est de type accusatoire. Il s'agit d'une procédure orale et l'audience est publique. Malgré tout, une audience à huis clos est possible lorsque la publicité de l'audience risque d'entraîner des troubles à l'ordre public et des atteintes aux bonnes mœurs. Dans cette hypothèse, c'est le tribunal qui décide du huis clos. Comme précisé précédemment, l'article 91 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande prévoit qu'en cas d'infraction

nautique, le ministère public est représenté par le commissaire-rapporteur désigné par le Président du tribunal maritime commercial, qui a aussi au préalable rempli les fonctions de juge d'instruction. Dans les autres cas, aucun représentant du ministère public n'est présent à l'audience, une particularité que la Cour de cassation a eu l'occasion d'approuver dans une décision de sa chambre criminelle du 6 avril 1955.

Certaines dispositions du décret du 26 novembre 1956 font plus partie d'un certain « folklore ». Par exemple, l'article 14 de ce décret prévoit que lors de l'ouverture de celle-ci, le président fait déposer devant lui certains textes de lois (Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, code de procédure pénale, Code pénal et décret du 26 novembre 1956).

Ce même article ajoute que les membres du tribunal, y compris le commissaire-rapporteur s'il en a été désigné un et à l'exception du président, doivent prêter serment, debout et découverts. Tous doivent répondre « *je le jure* » à la formule prononcée par le président « *nous jurons de remplir nos fonctions au tribunal maritime commercial avec impartialité* ». Cette procédure doit être respectée puisque, toujours en vertu de l'article 14, « *mention de ces formalités est portée au jugement* ».

L'article 15 de ce décret prévoit ensuite la comparution du prévenu devant le tribunal : le prévenu est appelé à comparaître, le plus souvent libre, sauf s'il a été placé en détention provisoire, il est alors maintenu sous bonne garde (le décret fait état d'une « *garde suffisante* »). Lors de sa comparution, il peut être assisté par un défenseur de son choix, avocat ou autre, mais s'il n'est pas avocat, il devra préalablement être agréé par le président du tribunal. Le président du tribunal maritime commercial dirige les débats et est, selon l'article 20 du décret précité, investi d'un pouvoir discrétionnaire pour la découverte de la vérité. C'est toujours le décret du 26 novembre 1956 qui prévoit le déroulement chronologique de l'audition du prévenu : le président l'interroge d'abord sur son identité, son âge, sa profession, son domicile, et son lieu de naissance. Si le prévenu refuse de s'exprimer, « *il est passé outre* » (article 15 alinéa 3). Après s'être assuré de l'identité du prévenu, le président demande au greffier de lire le rapport de l'administrateur des affaires maritimes

ayant renvoyé le prévenu devant le tribunal, le rapport du commissaire-rapporteur (s'il en a été désigné un) ainsi que d'autres pièces s'il estime qu'elles doivent être portées à la connaissance du tribunal. Ensuite, le président rappelle au prévenu le délit pour lequel il est poursuivi et l'avertit du respect qu'il doit aux juges, car il a également la police de l'audience (article 17).

Si le prévenu ou le commissaire-rapporteur veulent soulever des exceptions d'incompétence, elles doivent l'être avant l'audition des témoins et le président statue « *sur-le-champ* » sur ces exceptions. Les débats sur le fond peuvent alors commencer.

Si des témoins doivent être entendus lors de l'audience à la requête du président, du commissaire-rapporteur ou du prévenu lui-même, le greffier en lit la liste, notifiée par simple déclaration au greffe au minimum vingt-quatre heures avant l'audience, sous peine d'opposition à l'audition du témoin sur laquelle statuera le président. Toutefois, le président ayant la direction des débats, il peut seul décider d'entendre ou non les témoins cités. Le président peut également faire apporter toute pièce qu'il juge utile à la manifestation de la vérité ou ordonner l'audition de nouveaux témoins, au moyen d'un mandat de comparution si nécessaire, si le commissaire rapporteur ou le prévenu ou son défenseur le demande : les personnes ainsi appelées « *ne prêtent pas serment et leurs déclarations ne sont considérées que comme renseignements* » (article 20 alinéa 3), comme c'est le cas devant les juridictions de droit commun. Si des témoins sont absents à l'audience mais ont déposés au cours de l'instruction, le président peut soit « *passer outre* » soit, s'il le juge utile ou à la demande du commissaire-rapporteur ou du prévenu, décider que leurs dépositions doivent être lues à l'audience (article 21). Toutefois, les ascendants, descendants, frères et sœurs ou alliés du même degré, conjoint du prévenu et autre prévenu pour les mêmes faits ne sont pas autorisés à déposer (article 22 alinéa 2). L'alinéa 3 de cet article 22 du décret du 26 novembre 1956 ajoute que les membres du tribunal et le commissaire-rapporteur peuvent poser des questions au prévenu et aux témoins avec l'accord du président.

Cette faculté n'est pas donnée au prévenu ou à son défenseur dans le décret, mais celui-ci ne l'écarte pas expressément non plus, le principe d'égalité des

moyens de défense et d'accusation devrait permettre d'offrir cette faculté au prévenu, la Cour Européenne des Droits de l'Homme s'étant d'ailleurs prononcée à plusieurs reprises en faveur de « *l'égalité des armes* »⁶ entre la défense et l'accusation.

Le président reçoit donc les dépositions des témoins et interroge le prévenu sur les faits reprochés (article 22 alinéa 1), ce qui doit lui permettre d'entendre le prévenu sur sa culpabilité relativement à chacun des chefs d'accusation. Le commissaire-rapporteur, s'il en a été désigné un, présente ses réquisitions. Ensuite, le prévenu et son défenseur « *sont entendus dans leurs moyens de défense* » (article 23). Cet article 23 du décret de 1956 permet un droit de réponse du ministère public mais précise que le prévenu a la parole en dernier, le président demande donc au prévenu s'il n'a rien à ajouter à sa défense puis déclare la clôture des débats.

Le président fait alors retirer le prévenu et soit il fait évacuer l'auditoire, soit le tribunal se rend dans la chambre des délibérations. C'est le début de la phase de jugement.

Section 2 : Le jugement

Ce jugement fait suite au délibéré du tribunal. Certaines exigences de forme s'appliquent au délibéré et au jugement lui-même, celui-ci prenant effet après épuisement des recours ou au terme des délais de recours prévus par le décret du 26 novembre 1956.

I. Le délibéré

Il s'agit du moment où les juges prennent leur décision à propos de la culpabilité du prévenu et de sa peine. L'article 24 du décret de 1956 pose que durant leurs délibération, ils « *ne peuvent plus communiquer avec personne ni se séparer* » avant d'avoir rendu leur jugement. Ni le commissaire rapporteur ni le greffier ne sont présents. Les juges disposent pendant leur délibéré de toutes

⁶ Hélène DAOULAS HERVE, « Procédure devant les Tribunaux maritimes commerciaux », site de l'AFCAN.

les pièces de la procédure mais seulement de celles-ci. Le président pose une question sur la culpabilité du prévenu pour chaque fait imputé, à laquelle les juges doivent répondre par «oui» ou par «non», comme c'est la règle en matière criminelle, il est procédé de la même manière devant la cour d'assises par exemple. Mais l'article 25 alinéa 2 du décret de 1956 prévoit que chaque question est « *résolue à la majorité des voix* », ce qui diffère de la majorité qualifiée en vigueur devant la Cour d'assise, le président donnant son avis en dernier. Par contre, comme devant les juridictions criminelles de droit commun, les questions ne doivent pas être entachées de «complexité», sous peine de cassation : elles doivent être simple, rédigées en fait et non en droit et ne pas regrouper plusieurs éléments (plusieurs infractions distinctes ou plusieurs prévenus), pour permettre aux juge de répondre seulement par «oui» ou par «non». C'est cette forme de délibération qui peut justifier l'absence de motivation du jugement, puisque les juges expriment là leur intime conviction, autrement dit une opinion individuelle et non un avis collectif.

Si les réponses des juges concluent à la culpabilité du prévenu, le président doit alors poser la question de savoir s'il existe des circonstances atténuantes (article 26).

Puis les juge doivent délibérer sur « *l'application de la peine* », c'est-à-dire sur la sanction, qui est également prononcée à la majorité des voix, à défaut de majorité, c'est « *l'avis le plus favorable au prévenu sur l'application de la peine* » qui est adopté (article 27). Cette disposition a parfois conduit à s'interroger sur la bienveillance des décisions des tribunaux maritimes commerciaux, la présence de professionnels de la mer parmi les juges pouvant conduire à rejeter la culpabilité des prévenus mais surtout à l'adoption de peine très légère en l'absence de sanction ayant fait consensus parmi les juges. L'article 27 ajoute que « *les décisions sur l'admission ou le rejet des circonstances atténuantes, sur l'application de la loi de sursis, aussi bien que celles sur la compétence ou les incidents d'audience, sont prises à la majorité des voix* », le jugement devant faire état, à peine de nullité, de cette majorité sans que le nombre des voix soit exprimé.

Le tribunal doit enfin fixer les modalités d'application de la peine, en décidant

par exemple un sursis à son exécution.

Eventuellement, si le fait correspond selon le tribunal à une faute disciplinaire, il peut prononcer une des peines de l'article 15 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (article 28). C'est sûrement ce qui a été à l'origine des discussions sur la nature disciplinaire des tribunaux maritimes commerciaux.

Ces questions ayant été tranchées, l'audience publique reprend et le président donne lecture du jugement (article 33). Si le prévenu a été reconnu coupable, le tribunal prononce sa « *condamnation* », sinon il prononce son « *acquiescement* » et le président peut ordonner sa libération « *s'il [le prévenu] n'est pas retenu pour une autre cause* » (article 30 du décret du 26 novembre 1956). L'usage de ces termes trahi à nouveau des emprunts à la procédure en vigueur devant la Cour d'assises.

Mais une autre possibilité s'offre au tribunal, puisque comme cela a été dit précédemment, le tribunal peut également se déclarer incompétent et renvoyer le prévenu à l'autorité qui a saisi le tribunal maritime commercial « *pour telle suite qu'il appartiendra* » (article 29).

Le tribunal a alors rendu son jugement, celui-ci étant soumis à un certain formalisme.

II. Le formalisme du jugement

Pour ne pas encourir la nullité, le jugement rendu par le tribunal maritime commercial doit respecter un certain formalisme. C'est l'article 31 du décret de 1956 qui l'impose. D'abord, le jugement doit préciser que les formalités prévues par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et le décret du 26 novembre 1956 ont bien été respectées. Il doit aussi contenir les décisions rendues sur les moyens d'incompétence, les exceptions et les incidents. Ensuite, un certain nombre de mentions obligatoires sont énumérées.

Doivent ainsi être mentionnés :

- les noms et qualités des juges ainsi que les noms, prénoms, âge, profession et domicile du prévenu,
- le délit pour lequel il a été traduit devant cette juridiction,

- la prestation de serment des témoins,
- les réquisitions du commissaire-rapporteur s'il y a lieu,
- les questions posées et les décisions rendues,
- les circonstances atténuantes si elles ont été retenues,
- les peines prononcées en précisant qu'elles l'ont été à la majorité ou à défaut de peine ayant réuni cette majorité, que l'avis le plus favorable au condamné a été adopté,
- Les articles de loi appliqués (sans qu'il soit nécessaire de les reproduire),
- le sursis à l'exécution de la peine s'il a été accordé,
- la publicité des séances ou la décision qui a ordonné le huis clos,
- la publicité de la lecture du jugement faite par le président,
- l'information à l'attention du condamné (s'il y eu condamnation) qu'il dispose d'un délai de trois jours francs pour se pourvoir en cassation pour violation ou fausse application de la loi.

Enfin, à l'inverse, ce même article 31 prévoit que d'autres éléments ne doivent pas y figurer : le jugement ne doit pas mentionner les réponses du prévenu ni les dépositions des témoins.

Le jugement doit donc se borner à constater que les décisions ont été prises à la majorité des voix, sans en donner le détail, à peine de nullité. D'ailleurs, les jugements des tribunaux maritimes commerciaux mentionnaient traditionnellement de façon assez détaillée les votes majoritaires des membres du tribunal, mais la chambre criminelle de la Cour de cassation dans un arrêt du 10 juillet 1968 a considéré qu'une telle motivation de la décision entraînait en contradiction avec la nécessité légale de répondre à des questions précises. Les jugements des tribunaux maritimes commerciaux ne sont donc plus guère motivés aujourd'hui, et c'est probablement dû à ce mode de délibération des juges.

L'article 34 du décret de 1956 exige que le jugement soit rédigé en quatre exemplaires, l'un devant servir de minutes et être signé « *sans déssemparer* » par le président, les juges et le greffier. L'article 35 du même texte précise qu'un exemplaire du jugement est adressé au ministre chargé de la marine

marchande et un autre au procureur général de la Cour d'appel intéressée. De plus, lorsque c'est un marin qui est condamné par un tribunal maritime commercial, un extrait du jugement est notifié au plus vite à l'administrateur des affaires maritimes chef du quartier où il est inscrit.

Lorsque l'ensemble de ces règles de forme ont été respectées, le jugement n'encourt pas la nullité et pourra prendre effet après épuisement des délais de recours, car il s'agit d'un titre exécutoire.

Section 3 : Les effets du jugement

Une fois les délais de recours passés, le jugement rendu par un tribunal maritime commercial devient exécutoire. Mais le condamné peut aussi exercer un recours contre ce jugement, et ce n'est qu'après épuisement de ces voies de recours que la décision bénéficiera de l'autorité de chose jugée.

I. Un titre exécutoire

A compter du jugement, un délai de recours commence à courir. Pendant ce laps de temps, le condamné pourra actionner les voies de recours qui lui sont ouvertes. A défaut de recours engagé dans ce délai, le jugement du tribunal maritime commercial devient exécutoire. Le seul recours possible aux jugements des tribunaux maritimes commerciaux est le pourvoi en cassation, il n'y a pas d'appel possible, dans un souci de raccourcir la procédure. Le délai de recours ouvert au prévenu condamné est de trois jours francs, le prévenu devant en avoir été informé durant l'audience et cette information devant être mentionnée au jugement, à peine de nullité. C'est donc un délai très court. Si aucun pourvoi n'est exercé par le condamné durant ce délai, l'article 34 du décret de 1956 prévoit que « *le jugement est mis à exécution dans les vingt-quatre heures après l'expiration du délai fixé pour le pourvoi* ». Là encore, on retrouve le souci de célérité cher au législateur dans l'organisation de la procédure devant les tribunaux maritimes commerciaux. Mais ce délai très strict n'est que rarement respecté en pratique.

Le jugement devient exécutoire lorsque le président appose au bas du jugement la formule : « *Soit exécuté selon sa forme et teneur* ». Il lui appartient alors de prendre les mesures nécessaires pour en assurer l'exécution : si le jugement inflige une peine d'emprisonnement au prévenu, ce dernier doit être mis, après expédition du jugement, à la disposition du procureur de la République chargé de l'exécution des peines. Si le jugement ne prévoit qu'une peine d'amende, un extrait dudit jugement est adressé au trésorier-payeur général du département afin qu'elle soit mise en recouvrement. Le montant des amendes prononcées par les tribunaux maritimes commerciaux est, en vertu de l'article 95 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, versé à la Caisse des invalides de la Marine.

De même, si le pourvoi en cassation est rejeté, le jugement est mis à exécution dans les vingt-quatre heures suivant la réception de l'arrêt, dans les mêmes conditions qu'en l'absence de pourvoi.

Par contre, toujours selon l'article 34 du décret, s'il y a eu pourvoi en cassation, il est sursis à l'exécution du jugement, dans l'attente de la décision de la Cour de cassation.

C'est le greffier qui, selon l'article 38 du décret de 1956, est chargé de mentionner au bas du jugement s'il a reçu ou non son exécution.

Après avoir étudié les modalités de l'exécution du jugement, il faut se pencher sur l'unique voie de recours ouverte au condamné : le pourvoi en cassation.

II. Les voies de recours

Il est donc possible, cela résulte d'un principe de procédure pénale, pour le prévenu condamné par un tribunal maritime commercial de contester la sentence prise à son encontre. Mais contrairement à la décision des juridictions de droit commun, il n'a pas la possibilité d'interjeter appel de cette décision, il peut seulement se pourvoir en cassation. Comme noté précédemment, il dispose pour cela d'un délai très bref de trois jours francs à compter du jugement. Dans l'intérêt de la loi, le ministre chargé de la marine marchande peut lui aussi exercer cette voie de recours dans le même délai. Mais le 13° de l'article 31 du

décret du 26 novembre précise que les moyens du pourvoi doivent être entendus strictement, puisque les motifs de pourvoi se limitent à une violation de la loi ou à une fausse application de la loi.

Ainsi donc, l'appel contre les décisions des tribunaux maritimes commerciaux a toujours été écarté, au prétexte de la nécessité d'une exécution rapide du jugement, mais cette rapidité n'est pas obtenue dans les faits et cette impossibilité d'appel est de moins en moins justifiable, Michel RENAUD, dans son article publié dans la revue Droit Maritime Français de septembre 2004, y voyant par exemple « *un désir de l'administration de garder la haute main sur la justice maritime et d'écartier tout contrôle des organes judiciaires, à l'exception du contrôle de droit par la Cour de cassation, inévitable et pourtant écarté à l'origine* »⁷. L'introduction de l'appel semble donc probable, à plus ou moins long terme.

Après écoulement du délai de recours ou épuisement de la voie de recours, et même si l'unicité de celle-ci fait débat, le jugement acquiert l'autorité de chose jugée.

III. L'autorité de la chose jugée.

Les décisions des tribunaux maritimes commerciaux bénéficient en effet de l'autorité de la chose jugée puisque il s'agit d'une juridiction de l'ordre répressif.

D'abord, concernant l'autorité de la chose jugée au criminel sur le criminel, cette question trouve sa solution dans le principe « *non bis in idem* », qui prévoit qu'un prévenu déjà jugé pour les mêmes faits ne peut pas être rejugé pour ces faits qualifiés différemment, comme l'a souligné la chambre criminelle de la Cour de cassation dans un arrêt du 20 mars 1956.

Mais cela n'est pas si simple, en l'absence de décision sur l'action civile devant

⁷ M. RENAUD, « Le Tribunal maritime commercial doit-il se réformer ou disparaître ? », *revue Droit Maritime Français*, Septembre 2004, p.685.

ces juridictions, concernant l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil. Cela n'a d'ailleurs pas manqué de donner lieu à d'importantes discussions. Le principe « *le pénal tient le civil en l'état* », cher aux avocats, impose de suspendre l'action civile le temps qu'une décision ait été prise au pénal. Mais si après une condamnation du prévenu par un tribunal maritime commercial, l'introduction d'une action civile entamée devant la juridiction civile par une personne ayant du fait de la commission de l'infraction subie un préjudice est parfaitement recevable et ne soulève pas de problème particulier, il en va différemment si le prévenu a été acquitté par le tribunal maritime commercial. Il faut alors déterminer, ce qui n'est pas simple, sur quelles questions de droit s'applique l'autorité de la chose jugée. On trouve d'ailleurs une jurisprudence assez fournie sur ce point et les auteurs ont également largement participé à ce débat.

Il en est ressorti que l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil doit s'entendre de façon restrictive. La mise en examen doit donc être appréciée strictement.

Une faute civile différente de la faute pénale retenue par le tribunal maritime commercial ou tout autre fondement de nature à engager la responsabilité civile du prévenu pourra être invoqué par la victime au soutien de ses prétentions devant les juridictions civiles. Par exemple, l'existence d'une faute d'imprudence ne peut pas se voir objecter systématiquement la relaxe du prévenu par le tribunal maritime commercial qui a eu à le juger.

La procédure concernant les tribunaux maritimes commerciaux fait donc bien l'objet de quelques critiques et plusieurs auteurs ont estimé qu'une refonte de celle-ci était nécessaire. Pourtant, c'est bien la composition de ces juridictions qui est davantage encore sujette à controverse, ce qui a poussé le Conseil constitutionnel lui-même à rendre une décision en la matière. La question de la composition des tribunaux maritimes commerciaux va donc faire l'objet de la seconde partie de ce mémoire.

2^{EME} PARTIE : COMPOSITION DU TRIBUNAL MARITIME COMMERCIAL

Malgré toutes les interrogations nées notamment de la procédure à suivre devant les tribunaux maritimes commerciaux, c'est la question de leur composition qui a engendré le plus de controverses, à tel point que certains auteurs ont par ce biais proposé leur suppression pure et simple. Il n'était en effet pas anormal de s'interroger sur cette composition qui faisait intervenir des magistrats non professionnels appartenant à la même profession que les accusés. Le transport maritime ayant toujours été un mode de transport dangereux, notamment pour les équipages, ces professions ont su créer en leur sein une véritable union entre leurs membres. Les marins, hommes d'équipages, officiers et capitaines par exemple, personnes qui sont souvent jugées par les tribunaux maritimes commerciaux, se sont toujours reconnus une proximité d'intérêts, née de leur activité et leur mode de vie particulier. Si l'on ne peut parler de corporation, il est clair que les professionnels de la mer ont entre eux des relations privilégiées. Il était par conséquent choquant pour un bon nombre d'auteurs et de praticiens que des membres d'une même profession soient amenés à juger leurs pairs, pour ne pas dire leurs semblables. Les mauvaises langues allaient même jusqu'à relever une certaine bienveillance, pour ne pas dire un certain laxisme, de la part de cette juridiction. Mais il était tout aussi choquant de constater que dans certains cas, il s'agissait plutôt d'un jugement rendu par des agents de l'Etat, qu'ils soient fonctionnaires ou magistrats. Cette anomalie a donc fait l'objet d'une question prioritaire de constitutionnalité devant le Conseil constitutionnel. Ce dernier a, en 2010, tranché dans le vif en modifiant substantiellement la composition des tribunaux maritimes commerciaux. Mais avant de revenir sur les changements apportés par le conseil constitutionnel, il conviendra de se pencher sur la situation antérieure et sur la question prioritaire de constitutionnalité ayant entraîné une telle évolution.

TITRE 1 : COMPOSITION INITIALE

La composition du collège de magistrats du tribunal maritime commercial était, avant la question prioritaire de constitutionnalité du 2 juillet 2010, prévue à l'article 90 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Cet article prévoyait que : « *le tribunal maritime commercial est composé de cinq membres, à savoir :*

- *Un magistrat du siège du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le tribunal maritime commercial, président.*
- *Juges :*
 - *un administrateur des affaires maritimes qui n'a pas participé aux poursuites ou à l'instruction pour l'affaire en cause ;*
 - *un agent des affaires maritimes choisi en fonction de ses compétences dans le domaine de la sécurité des navires ou de la sauvegarde de la vie humaine en mer parmi les corps d'officiers des affaires maritimes, ou de fonctionnaires ou de contractuels de catégorie A des affaires maritimes ;*
 - *un capitaine au long cours ou un capitaine de première classe de la navigation maritime de moins de soixante ans, en activité ou inactif depuis moins de cinq ans, ayant accompli au moins quatre ans de commandement ;*
 - *suivant la qualité du prévenu, un quatrième juge choisi comme suit :*
 - A.- Si le prévenu est un marin breveté ou diplômé : un marin actif titulaire du même brevet ou diplôme, en activité ou inactif depuis moins de cinq ans ;*
 - B.- Si le prévenu est un marin ni breveté ni diplômé : un maître ou une personne d'un grade équivalent à celui de maître, en activité ou inactif depuis moins de cinq ans, appartenant à la spécialité (pont, machine ou service général) du prévenu ;*
 - C.- Si le prévenu n'est pas un marin : un agent des affaires*

maritimes choisi en fonction de ses compétences dans le domaine de la sécurité des navire ou de la sauvegarde de la vie humaine en mer parmi les corps d'officiers des affaires maritimes, ou de fonctionnaires ou de contractuels de catégorie A des affaires maritimes.

Le quatrième juge prévu dans les cas A et B ci-dessus est pris parmi les marins n'ayant subi aucune condamnation pénale ou sanction disciplinaire présent dans le port, siège du tribunal maritime commercial ou à défaut dans les ports voisins. Un contrôleur des affaires maritimes remplit les fonctions de greffier ».

Cet article était complété par l'article 90-1 du même code : « Si, dans une même affaire, comparaissent plusieurs prévenus qui sont, soit des marins titulaires de brevets ou diplômes différents, soit des marins brevetés ou diplômés et des marins non brevetés ni diplômés ou des personnes autres que des marins, le tribunal maritime commercial comprend, en plus du quatrième juge désigné en fonction du prévenu titulaire du brevet ou diplôme le plus élevé, autant de juges supplémentaires qu'il est nécessaire pour tenir compte, en exécution des dispositions de l'article précédent, de la situation des autres prévenus.

Toutefois, au cours du délibéré et du vote sur la culpabilité et lors de la fixation de la peine, le quatrième juge et chacun des juges supplémentaires n'interviennent qu'en ce qui concerne le ou les prévenus à raison duquel ou desquels ils ont été nommés ».

La composition des tribunaux maritimes commerciaux était donc pour le moins complexe. Mais cette complexité n'était pas le principal problème en la matière car la lecture de l'article 90 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande fait apparaître un évident problème dans la composition du collège de juges. En effet, le tribunal n'était composé que d'un magistrat professionnel, le président. De plus, deux des quatre autres juges étaient des professionnels de la mer, l'un d'eux (au moins, puisque il y avait même deux capitaines parmi les juges si le prévenu était lui-même capitaine) étant issu de la même

profession. Le problème de l'impartialité de ces juges était donc évident et devait servir de contrepoids à la présence de deux représentants (au moins) de l'administration des affaires maritimes : y siègent notamment un administrateur des affaires maritimes et un agent des affaires maritimes. Si le prévenu n'est pas marin, un deuxième agent des affaires maritimes vient constituer le quatrième assesseur de la juridiction, ce qui porte à trois le nombre d'agents de l'administration des affaires maritimes sur un total de cinq juges.

Mais c'est d'ailleurs surtout la présence d'au moins trois agents de l'Etat (magistrat ou fonctionnaire) parmi les juges qui posait problème, puisque cela revenait presque à ce que l'administration juge elle-même des individus qu'elle avait préalablement poursuivis, ce qui semblait contraire aux droits et libertés fondamentales. Cela poussait bien évidemment les commentateurs à s'interroger sur le respect du principe d'impartialité et même d'égalité devant la justice entre les citoyens, certains trouvant certaines décisions du tribunal maritime commercial bien trop bienveillantes à l'égard des prévenus au regard des faits reprochés, d'autres ne pouvant expliquer la sévérité des juges dans certaines affaires.

D'ailleurs, le « rapport Guinchard », dressait à propos des tribunaux maritimes commerciaux un constat d'obsolescence, liée notamment à leur composition : « *Partant de ce constat et de l'obsolescence générale du CDPMM liée notamment à l'évolution des règles du droit pénal et à l'entrée en vigueur de la convention européenne des droits de l'homme et de sauvegarde des libertés, un projet de réforme a été élaboré conjointement par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le ministère de la Justice* »⁸.

Cette situation pour le moins bancal a pourtant perduré jusqu'à la décision du Conseil constitutionnel du 2 juillet 2010.

⁸ « L'ambition raisonnée d'une justice apaisée », Rapport de la commission sur la répartition des contentieux, prés. S. GUINCHARD, La documentation française, Août 2008.

TITRE 2 : LA DECISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL DU 2 JUILLET

2010

Le 2 juillet 2010, le Conseil constitutionnel a rendu une décision lourde de conséquences concernant la composition des tribunaux maritimes commerciaux. Mais avant de s'y intéresser plus longuement, ainsi qu'aux réactions doctrinales qu'elle a engendrées, il faut commencer par analyser les solutions antérieures rendu par lui en matière de composition des juridictions, qui permettent de mieux comprendre la solution adoptée par le conseil dans cette décision.

Chapitre 1er : Les solutions antérieures

Antérieurement à la décision du Conseil constitutionnel concernant la composition des tribunaux maritimes commerciaux, celui-ci a souvent été amené à rendre des décisions relatives à la composition de certaines juridictions, que la question porte sur l'indépendance de celles-ci ou sur la présence de fonctionnaires parmi les juges. L'étude de ces solutions est nécessaire pour comprendre le sens de la décision du 2 juillet 2010.

Section 1 : Les solutions concernant l'indépendance juridictionnelle et la compétence du législateur

Il est naturel de s'interroger sur les solutions antérieures à propos de la compétence du législateur en matière de détermination de la composition des juridictions, car influencer sur celle-ci pourrait entraîner des entorses au principe d'indépendance juridictionnelle garanti par la constitution.

I. Les solutions en matière de compétence du législateur

Il est bien évident qu'en tant que juridiction protectrice des droits et libertés

garanties par la constitution, le Conseil constitutionnel a rendu de nombreuses décisions en matière d'indépendance juridictionnelle. Mais il a aussi dû se prononcer sur la compétence du législateur en la matière. Ainsi, dans une décision du 21 décembre 1964 à propos des tribunaux pour enfants, le Conseil a jugé, que ceux-ci constituent un « *ordre de juridiction* » et que donc les règles « *relatives au mode de désignation des personnes appelées à siéger en qualité d'assesseurs au sein desdits tribunaux ainsi que celles qui fixent la durée de leurs fonctions, toutes règles qui sont des garanties de l'indépendance de ces assesseurs* »⁹ ont un caractère législatif.

Dans une autre décision en date du 4 décembre 2003, le Conseil constitutionnel, concernant la Commission des recours des réfugiés, qui est également un ordre de juridiction, a considéré que si le principe du caractère limité du mandat des membres relevait bien de la loi, cette durée du mandat pouvait toutefois être fixée par le pouvoir réglementaire sous réserve que le décret en Conseil d'État fixe cette durée « *de sorte qu'il ne soit porté atteinte ni à l'impartialité ni à l'indépendance des membres de la Commission* »¹⁰, et sous le contrôle du juge administratif.

De même, le Conseil constitutionnel a en 2006 décidé que les modalités d'indemnisation des conseillers prud'homaux pouvaient être fixées par voie réglementaire à condition de ne pas porter atteinte à l'indépendance de la juridiction.

En conclusion, ces décisions font ressortir que bien que ce soit dans la loi que doivent être prévues la création des ordres de juridiction et les garanties assurant leur indépendance, cela n'interdit pas que les règles touchant à leur composition et à leur fonctionnement soit fixées par décret, mais toujours dans le respect de ce principe d'indépendance des juridiction. Relativement aux tribunaux maritimes commerciaux, c'est la loi qui a prévue leur composition

⁹ Décision Cons. Constit. n° 64-31 L du 21 décembre 1964, Nature juridique de l'article 5 de l'ordonnance n° 58-1274 du 22 décembre 1958 relative à l'organisation des juridictions pour enfants.

¹⁰ Décision Cons. Constit. n° 2003-485 DC du 4 décembre 2003, *Loi modifiant la loi n° 52-893 du 25 juillet 1952 relative au droit d'asile*.

mais ce sont des décrets qui sont venus préciser leur fonctionnement. D'ailleurs, ce n'est pas la compétence du législateur qui posait problème en la matière, mais bien le respect du principe d'indépendance des juridictions qui a lui aussi fait l'objet de nombreuses décisions de la part du conseil constitutionnel.

II. Les solutions concernant le principe d'indépendance juridictionnelle

Selon le Conseil constitutionnel et cela depuis bien longtemps, il est évident que ce principe d'indépendance est « *indissociable de l'exercice de fonctions judiciaires* »¹¹ ou « *juridictionnelles* »¹², comme il n'a pas manqué de le rappeler dans de nombreuses décisions. Le Conseil a déduit de l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 non seulement la garantie des droits et la séparation des pouvoirs, mais aussi le droit à un recours effectif, les droits de la défense, le droit à procès équitable et, enfin, l'impartialité et l'indépendance des juridictions. Ainsi, il a considéré que le principe d'indépendance des juges non professionnels devait bien être tiré de l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789. Par contre, il fonde celui de l'indépendance des magistrats de l'ordre judiciaire sur l'article 64 de la Constitution, qui prévoit : « *Le Président de la République est garant de l'indépendance de l'autorité judiciaire* ».

De ce fait et bien que l'indépendance des magistrats professionnels et celle des juges non professionnels trouvent un fondement constitutionnel différent, certaines exigences en matière d'indépendance des juridictions sont similaires. Bien sûr, c'est à propos des magistrats professionnels que la jurisprudence du Conseil constitutionnel en matière d'indépendance des juges est la plus riche, notamment compte tenu du nombre de réformes de l'ordonnance du 22 décembre 1958 portant loi organique sur le statut de la magistrature que le Conseil constitutionnel a eu à examiner.

¹¹ Décision Cons. Constit. n° 92-305 DC du 21 février 1992 *Loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 portant loi organique relative au statut de la magistrature*.

¹² Décision Cons. Constit. n° 2002-461 DC du 29 août 2002, *Loi d'orientation et de programmation pour la justice*.

Mais il ressort malgré tout de l'ensemble de ses décisions en matière d'indépendance juridictionnelle que l'existence de garanties légales d'indépendance et d'impartialité des membres d'une juridiction est une exigence applicable à toutes les juridictions, qu'elles fassent ou non intervenir des juges non professionnels. Concernant plus spécifiquement les juridictions pouvant prononcer des peines privatives de liberté, le contrôle exercé par le Conseil constitutionnel est d'ailleurs renforcé car c'est là que le risque d'atteinte aux droits et libertés des citoyens est le plus grand.

Deux autres jurisprudences du Conseil constitutionnel, bien qu'elles ne soient pas applicables en l'espèce méritent d'être rappelées, en ce qu'elles ont amenées à s'interroger sur la composition des tribunaux maritimes commerciaux.

D'abord, le Conseil a eu à maintes reprises l'occasion d'exiger une séparation des autorités chargées de l'action publique et des autorités de jugement : « *Considérant qu'en vertu de l'article 9 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, tout homme est présumé innocent jusqu'à ce qu'il ait été déclaré coupable ; qu'en vertu de l'article 66 de la Constitution, l'autorité judiciaire est gardienne de la liberté individuelle ; que le principe du respect des droits de la défense constitue un des principes fondamentaux reconnus par les lois de la République réaffirmés par le Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946, auquel se réfère le Préambule de la Constitution de 1958 ; qu'il implique, notamment en matière pénale, l'existence d'une procédure juste et équitable garantissant l'équilibre des droits des parties ; qu'en matière de délits et de crimes, la séparation des autorités chargées de l'action publique et des autorités de jugement concourt à la sauvegarde de la liberté individuelle* »¹³ .

Mais concernant la décision relative aux tribunaux maritimes commerciaux, cette solution ne trouvait pas à s'appliquer : l'article 91 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, confiant à un commissaire-rapporteur à la fois

¹³ Décision Cons. Constit. n° 95-360 DC du 2 février 1995, *Loi relative à l'organisation des juridictions et à la procédure civile, pénale et administrative*.

l'instruction et le ministère public, ne faisait pas partie des dispositions contestées. De plus, le fait de donner à une même autorité le pouvoir d'instruire et de poursuivre est différent de permettre à une même autorité de poursuivre et de juger, ce que le Conseil avait interdit en 1995. Concernant le fait que l'autorité chargée de poursuivre et le juge appartiennent à la même administration, l'article 90 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande à son quatrième alinéa prévoit expressément que l'administrateur qui siège au sein du TMC « *n'a pas participé aux poursuites ou à l'instruction de l'affaire en cause* », ce n'est donc pas la même personne que celle qui a décidé de la poursuite.

Ensuite, le conseil a adopté une autre jurisprudence, fondée sur l'article 66 de la Constitution, et applicable aux seules juridictions pénales pouvant prononcer des peines d'emprisonnement. Celle-ci exige que seule l'autorité judiciaire puisse prononcer des peines d'emprisonnement, en ce qu'elle est la garante de la liberté individuelle. De cette exigence, le conseil a déduit qu'en présence de magistrats assesseurs non professionnels, les magistrats professionnels devaient demeurer majoritaires dans le collège des juges, afin de respecter l'article 66 de la Constitution : « *Considérant qu'aux termes de l'article 66 de la Constitution : " Nul ne peut être arbitrairement détenu. – L'autorité judiciaire, gardienne de la liberté individuelle, assure le respect de ce principe dans les conditions prévues par la loi " ; que, si ces dispositions s'opposent à ce que le pouvoir de prononcer des mesures privatives de liberté soit confié à une juridiction qui ne serait composée que de juges non professionnels, elles n'interdisent pas, par elles-mêmes, que ce pouvoir soit exercé par une juridiction pénale de droit commun au sein de laquelle siègent de tels juges ;*

Considérant, toutefois, que doivent être apportées en pareil cas des garanties appropriées permettant de satisfaire au principe d'indépendance, indissociable de l'exercice de fonctions judiciaires, ainsi qu'aux exigences de capacité, qui découlent de l'article 6 de la Déclaration de 1789 ; que, s'agissant des

formations correctionnelles de droit commun, la proportion des juges non professionnels doit rester minoritaire»¹⁴.

Mais le Conseil constitutionnel a décidé de limiter cette jurisprudence aux juridictions pénales de droit commun. En effet, cette jurisprudence découle de celle relative aux magistrats à titre temporaire de 1995, pour lesquels le Conseil a imposé que les « *fonctions normalement réservées à des magistrats de carrière* » ne puissent seulement être confiées que « *pour une part limitée* » à des « *personnes qui n'entendent pas pour autant embrasser la carrière judiciaire* »¹⁵.

Le Conseil constitutionnel a par ce biais interdit au législateur de remplacer les magistrats, dans leurs fonctions essentielles, par des juges non professionnels. Pour autant, il n'a pas non plus entendu remettre en cause l'état de l'organisation juridictionnelle existante. Ainsi, ni la composition des cours d'assises, ni celles des tribunaux pour enfants, ni donc celles des tribunaux maritimes commerciaux ne sont remises en cause par cette jurisprudence qui en l'occurrence concernait les juges de proximité.

Toutes ces jurisprudences permettent de constater que le principe d'indépendance juridictionnelle revêt pour le Conseil constitutionnel une grande importance et explique le sens de la décision du 2 juillet 2010. Mais celle-ci est aussi à envisager relativement à la jurisprudence concernant les juridictions qui intègrent parmi leurs juges des fonctionnaires.

Section 2 : La jurisprudence concernant la présence de fonctionnaires au sein des juridictions

Bien que le Conseil constitutionnel n'ait jamais eu à statuer sur la question de la présence d'agents publics siégeant au sein de certaines juridictions, il a tout de même pu s'exprimer sur la question du détachement de fonctionnaires dans la magistrature, puisque cela entraînait de nombreuses interrogations. A cette

¹⁴ Décision Cons. Constit. n° 2004-510 DC du 20 janvier 2005, *Loi relative aux compétences du tribunal d'instance, de la juridiction de proximité et du tribunal de grande instance.*

¹⁵ Décision Cons. Constit. n° 94-355 DC du 10 janvier 1995, *Loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature.*

occasion, le Conseil s'est attelé à vérifier qu'il existait des dispositions permettant « *d'assurer aux intéressés une pleine indépendance dans l'exercice de leurs fonctions judiciaires* »¹⁶. Il veillait donc à ce que ce principe d'indépendance s'applique aussi aux fonctionnaires qui sont amenés à occuper un rôle de juge non professionnels.

Par contre, à plusieurs reprises, des juridictions administratives et judiciaires ont eu à statuer sur la question de la présence de fonctionnaires au sein des tribunaux, au regard de l'article 6 § 1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

Ainsi, dans une jurisprudence un peu ancienne, la Cour européenne des droits de l'homme jugeait que la présence de fonctionnaires, même majoritaires, dans une juridiction ne constituait pas, en elle-même, un motif de partialité. Mais elle considérait qu'il fallait veiller à ce que ces fonctionnaires ne se retrouvent pas en situation de subordination par rapport à l'une des parties. La Cour se montrait d'ailleurs très vigilante à propos des liens entre les membres de la juridiction et le pouvoir exécutif, notamment s'ils permettaient que les juges reçoivent des instructions ou soient soumis à l'influence du pouvoir exécutif. Par exemple, une telle violation de l'article 6 § 1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales a été condamnée par la Cour dans une affaire où un membre du Conseil d'État français ayant participé à la formation de jugement dans une affaire opposant un requérant à une administration était en pourparlers avec le Gouvernement en vue de sa nomination au poste de secrétaire général du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie à la date du délibéré.

De même, en droit national, la Cour de cassation, dans deux arrêts du 22 décembre 2000, avait jugé que les garanties d'une juridiction indépendante et impartiale n'étaient pas présentes devant la Cour nationale de l'incapacité et de la tarification de l'assurance des accidents du travail, vu sa composition à l'époque. La Haute cour avait considéré que « *le fait que la juridiction comprend*

¹⁶ Décision Cons. Constit. n° 92-305 DC du 21 février 1992, Loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 portant loi organique relative au statut de la magistrature.

des fonctionnaires de catégorie A, en activité ou honoraires, du ministère chargé de la sécurité sociale ou du ministère chargé de l'agriculture, nommés sans limitation de durée de sorte qu'il peut être mis fin à tout moment et sans condition à leurs fonctions par les autorités de nomination qui comprennent le ministre, exerçant ou ayant exercé, lorsqu'ils étaient en activité, le pouvoir hiérarchique sur eux, constituaient des circonstances de nature à porter atteinte à l'indépendance de la Cour nationale et à faire naître un doute légitime sur son impartialité »¹⁷. Cela portait selon elle atteinte aux exigences du droit à un tribunal indépendant et impartial au sens de la Convention européenne des droits de l'homme.

Une telle décision n'était pas une surprise puisque dans d'autres la Cour de cassation avait estimé contraire à la Convention européenne des droits de l'homme « *la présidence du tribunal du contentieux de l'incapacité par le directeur régional des affaires sanitaires et sociales ou son représentant, fonctionnaire soumis à une autorité hiérarchique, et ayant, du fait de ses fonctions administratives, des liens avec les organismes de sécurité sociale, parties au litige* » ainsi que « *la désignation par cette autorité du médecin expert appartenant à ce tribunal et sa voix prépondérante en cas de partage* »¹⁸.

Le Conseil d'État lui-même avait été amené à rendre des arrêts en ce sens. Concernant des juridictions ordinaires, il avait par exemple jugé que parmi les juges amenés à se prononcer sur une plainte formée par le chef d'un service médical ne pouvait pas figurer un praticien du même service médical, placé en cette qualité sous l'autorité hiérarchique directe de l'auteur de la plainte.

De même, il avait considéré qu'un pharmacien-inspecteur général représentant le ministre chargé de la santé ne pouvait siéger lors de l'examen d'une affaire introduite sur la plainte d'un directeur régional des affaires sanitaires et sociales, fonctionnaire placé sous l'autorité du même ministre, et cela même s'il n'avait qu'une voix consultative.

¹⁷ Cass., Ass., 22 décembre 2000, n° 99-11303 et 99-11615.

¹⁸ Cass., Soc., 9 mars 2000, n° 98-22435.

Toujours dans le même sens, concernant les juridictions sociales, il avait décidé dans une décision du 6 décembre 2002, que la composition des commissions départementales des travailleurs handicapés ne satisfaisait pas aux exigences de l'article 6 § 1 de la Convention européenne, en remettant en cause la présence au sein de cette commission du directeur régional du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, un fonctionnaire appartenant aux services du ministère du travail et qui participe au fonctionnement des commissions techniques d'orientation et de reclassement professionnel, notamment en préparant leurs décisions.

Enfin, le Conseil avait exclu que la Cour nationale de la tarification sanitaire et sociale, lorsqu'elle statue sur un litige portant sur la tarification des prestations fournies par les établissements ou services auxquels l'autorité judiciaire confie directement et habituellement des mineurs, comprenne des conseillers généraux issus du département concerné ou des fonctionnaires exerçant leur activité au sein de la direction en charge de la protection judiciaire de la jeunesse au ministère de la justice.

La présence de fonctionnaires parmi les juges n'avait donc pas manqué, et ce depuis longtemps, d'entraîner des doutes sur la conformité de ces juridictions avec le principe d'impartialité juridictionnelle reconnu de valeur constitutionnelle. Et c'est donc dans la droite ligne de ces jurisprudences que le conseil a rendu sa décision le 2 juillet 2010.

Chapitre 2 : La question prioritaire de constitutionnalité et la solution du 2 juillet 2010

Le Conseil constitutionnel a été saisi, le 19 mai 2010, par la Cour de cassation d'une question prioritaire de constitutionnalité. Avant de s'intéresser à l'affaire en cause et à la solution que celle-ci a entraînée, il faut s'attarder un instant sur la nouveauté que représentait la question prioritaire de constitutionnalité en 2010.

Section 1 : La question prioritaire de constitutionnalité

La question prioritaire de constitutionnalité a été introduite en droit français par la réforme constitutionnelle du 23 juillet 2008 qui a inséré dans la Constitution un nouvel article 61-1 et modifié son article 62 pour créer une procédure d'examen par voie d'exception de la constitutionnalité des lois. Cet article 61-1 de la Constitution prévoit que : *« Lorsque, à l'occasion d'une instance en cours devant une juridiction, il est soutenu qu'une disposition législative porte atteinte aux droits et libertés que la Constitution garantit, le Conseil constitutionnel peut être saisi de cette question sur renvoi du Conseil d'État ou de la Cour de cassation qui se prononce dans un délai déterminé »*. Cette réforme donne donc un droit nouveau aux justiciables en leur permettant, au cours d'une instance, de contester la constitutionnalité d'une disposition législative ou réglementaire. Cela prouve, s'il était besoin, la prééminence de la Constitution dans l'ordre interne.

Marc GUILLAUME, le secrétaire général du Conseil constitutionnel, expliquait en 2010, dans *Justice et cassation*, revue annuelle des avocats au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation, la réforme en ces termes : *« À la suite de l'article 61-1 de la Constitution et de la loi organique du 10 décembre 2009, toute personne pourra, à l'occasion d'une instance, soulever la question tirée de la contrariété d'une disposition législative avec la Constitution. Cette question pourra être soulevée devant toutes les juridictions, à toute étape de la procédure. Elle sera renvoyée au Conseil d'État ou à la Cour de cassation qui s'assurera que les critères de renvoi sont bien réunis. Ces cours suprêmes transmettront alors la question au Conseil constitutionnel, seul juge de la constitutionnalité de la disposition législative, qui pourra, le cas échéant, abroger celle-ci »*¹⁹. C'est bien cette procédure qui a été mise en œuvre pour contester la constitutionnalité de la composition des tribunaux maritimes commerciaux.

¹⁹ M. GUILLAUME, « La question prioritaire de constitutionnalité », *Justice et cassation*, revue annuelle des avocats au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation, 2010.

En l'occurrence, la question était de savoir si l'article 90 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande était conforme aux droits et libertés que la Constitution garantit.

Après avoir donc précisé ce qu'est une question prioritaire de constitutionalité et pour mieux comprendre la décision du Conseil constitutionnel, il faut s'intéresser à l'affaire qui a amené à une telle décision et notamment aux griefs qu'ont fait valoir les demandeurs pour ensuite développer la solution adoptée par le Conseil constitutionnel.

Section 2 : Les griefs des requérants

L'affaire qui a entraîné cette décision très importante du conseil constitutionnel n'a en elle-même rien d'extraordinaire. Mais elle prend un relief particulier car c'est l'une des premières durant laquelle fut contestée la constitutionnalité d'une disposition législative via une question prioritaire de constitutionnalité, nouvellement introduite en droit français : en effet, les requérants l'ont soulevé dès le 1^{er} mars 2010, le jour même de l'entrée en vigueur de la réforme.

En l'espèce, les requérants étaient neuf marins pêcheurs, verbalisés pour avoir navigué à contresens dans la voie nord-est du Dispositif de séparation du trafic du Pas-de-Calais. Tous n'ont été condamnés par le tribunal maritime commercial de Boulogne-sur-Mer, sur le fondement de l'article 63 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, qu'à des peines d'amende pour infraction aux règles de circulation maritime édictées en application de la convention internationale de Londres du 20 octobre 1972 en vue de prévenir les abordages en mer. C'est alors qu'ils ont soulevé une question prioritaire de constitutionalité à l'occasion du pourvoi en cassation formé contre ces jugements de condamnation.

Dans cette question prioritaire de constitutionalité, ils entendaient contester la composition des tribunaux maritimes commerciaux, considérant que la

présence parmi les juges de cette juridiction de deux agents de l'administration des affaires maritimes n'était pas conforme à la constitution.

Plus précisément, la question prioritaire de constitutionnalité était rédigée ainsi:

« 1) *L'article 90 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande est-il contraire au principe constitutionnel de l'indépendance et de l'impartialité du juge, en ce qu'il prévoit que le tribunal maritime commercial est composé de fonctionnaires de l'Administration des affaires maritimes (...), de sorte que les fonctions de jugement sont exercées par des fonctionnaires qui restent dépendants d'une même administration ?* »

« 2) *L'article 90 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande est-il contraire au droit à un procès équitable, en ce qu'il prévoit que le tribunal maritime commercial est composé de fonctionnaires de l'administration des affaires maritimes, (...) alors qu'un autre administrateur des affaires maritimes est chargé d'instruire l'affaire et de renvoyer le prévenu devant le tribunal maritime commercial, de sorte que les fonctions de poursuite et de jugement sont successivement exercées par des fonctionnaires dépendant d'une même administration ?* ».

Les deux interrogations soulevées par les requérants concernaient donc la présence au sein du collège des juges de fonctionnaires de l'Administration des affaires maritimes, en se fondant l'une sur la violation du principe d'indépendance juridictionnelle, l'autre sur le droit à un procès équitable, deux principes à valeur constitutionnelle tirés de l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen.

La Cour de cassation, le 19 mai 2010, décida que la question présentait un « *caractère sérieux en raison de la présence, au sein du tribunal maritime commercial, de personnels de l'Etat relevant de l'administration des affaires maritimes, autorité chargée de la poursuite des infractions devant cette juridiction* »²⁰ et la renvoya au Conseil constitutionnel. Les enjeux de cette décision apparaissaient déjà dans l'avis de la Cour de cassation.

²⁰ Cass. 19 mai 2010, QPC n°12010 à 12018.

Il convient maintenant de s'intéresser à la solution adoptée par le Conseil constitutionnel en réponse à cette question prioritaire de constitutionalité, qui a fait couler beaucoup d'encre au sein de la doctrine.

Section 3 : La solution adoptée par le Conseil constitutionnel

Finalement, et même si cette solution était globalement attendue, elle n'a pas manqué d'interpeller les auteurs. Mais avant d'analyser leurs réactions, il faut s'intéresser à la décision du Conseil constitutionnel proprement dite.

Cette décision, rendue le 2 juillet 2010, ne répond qu'au grief tiré de la contrariété au principe d'indépendance juridictionnelle tiré de l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen. En effet, ce grief suffisait amplement à fonder une décision de non-conformité à la Constitution.

Le raisonnement du Conseil dans sa décision du 2 juillet 2010 était précisément rédigée en ces termes : «*2. Considérant que, selon les requérants, la présence au sein du tribunal maritime commercial de personnels de l'État relevant de l'administration des affaires maritimes et qui demeurent dépendants de cette administration à qui est confiée, par ailleurs, la mission d'instruire et de poursuivre les affaires devant ce tribunal méconnaît tant les principes d'indépendance et d'impartialité du juge que le droit à un procès équitable ;*

3. Considérant, d'une part, qu'aux termes de l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 : « Toute société dans laquelle la garantie des droits n'est pas assurée, ni la séparation des pouvoirs déterminée, n'a point de Constitution » ; que le principe d'indépendance est indissociable de l'exercice de fonctions juridictionnelles ;

4. Considérant que, parmi les cinq membres du tribunal maritime commercial, deux d'entre eux, voire trois si le prévenu n'est pas un marin, ont la qualité soit d'officier de la marine nationale soit de fonctionnaire ou d'agent contractuel de l'État, tous placés en position d'activité de service et, donc, soumis à l'autorité hiérarchique du Gouvernement ; que, dès lors, même si la disposition contestée

fait obstacle à ce que l'administrateur des affaires maritimes désigné pour faire partie du tribunal ait participé aux poursuites ou à l'instruction de l'affaire en cause, ni cet article ni aucune autre disposition législative applicable à cette juridiction n'institue les garanties appropriées permettant de satisfaire au principe d'indépendance ; que, par suite, sans qu'il soit besoin d'examiner les autres griefs, ces dispositions doivent être déclarées contraires à la Constitution »²¹.

Le Conseil a donc justement considéré que la présence, au sein d'une juridiction répressive compétente pour prononcer des peines privatives de liberté, d'un fonctionnaire ou d'un militaire en fonction dans leur emploi et, par conséquent, soumis à l'autorité hiérarchique du Gouvernement, n'était pas conforme à l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, en ce qu'elle était contraire au principe d'indépendance des juridictions qui en découle.

Le gouvernement a lui bien tenté, en réaction aux griefs des requérants, de démontrer l'existence de garanties d'indépendance et d'impartialité, tirées pour la plupart du décret n° 56-1219 du 26 novembre 1956 sur les tribunaux maritimes commerciaux et la forme de procéder devant ces tribunaux.

Mais le Conseil a considéré que de telles dispositions réglementaires ne pouvaient suffire à démontrer des garanties légales de l'indépendance de ces juridictions répressives qui constituent un ordre de juridiction au sens de l'article 34 de la Constitution. Pour lui, ni l'article 90 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, « *ni aucune autre disposition législative applicable* » aux tribunaux maritimes commerciaux « *n'institue les garanties appropriées permettant de satisfaire au principe d'indépendance* ».

Le Conseil a en réalité ici précisé que la constitutionnalité d'une disposition législative ne pouvait dépendre des mesures réglementaires prises pour son application.

En conséquence, le Conseil a déclaré l'article 90 du Code disciplinaire et pénal

²¹ Décision Cons. Constit. n° 2010-10 QPC du 2 juillet 2010.

de la marine marchande contraire à la Constitution : « Article 1er.- L'article 90 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande est contraire à la Constitution ». Cela a eu de nombreuses répercussions, puisque la doctrine a évidemment analysé cette décision, mais surtout cette décision a entraîné un bouleversement immédiat de la composition des tribunaux maritimes commerciaux.

Chapitre 3 : Les réactions doctrinales

La doctrine, bien avant cette décision, avait depuis longtemps cerné le problème que posait cette composition des tribunaux maritimes commerciaux. D'ailleurs, Michel RENAUT et Jean-Philippe BLOCH l'avaient tout deux relevé dans leurs articles respectifs publiés dans la revue Droit Maritime Français de septembre 2004, pointant du doigt d'ailleurs de nombreuses autres incohérences dans leur fonctionnement, le premier concluant à leur suppression programmée, le second sur la nécessité d'une transformation profonde pour leur éviter ce funeste destin. Mais cette décision, si elle apparaît logique tant elle avait été anticipée, a amené d'autres auteurs à réagir. Et notamment Luc BRIAND, magistrat, qui dans ses articles, publiés au Droit Maritime Français en septembre et en décembre 2010, considéra à ce titre que le Conseil constitutionnel était allé avec cette solution dans le même sens que les jurisprudences en matière d'indépendance juridictionnelle rendues par les deux cours suprêmes française, la Cour de cassation et le Conseil d'Etat, mais aussi de la Cour européenne des droits de l'Homme. Mais il relevait aussi des problèmes sur le plan pratique concernant la désignation des juges du tribunal maritime commercial dans leur nouvelle composition, arguant que le président du tribunal de grande instance ne pourrait pas sans fondement textuel nommer les magistrats devant composer ce tribunal. Il réclamait donc « *l'adoption de nouvelles règles relatives à la composition du tribunal maritime commercial* » au plus vite pour « *sauvegarder la nature particulière de cette juridiction* »²². Et il

²² L. BRIAND, « Quel avenir pour les tribunaux maritimes commerciaux ? », Revue Droit maritime français, Septembre 2010, p.696.

ne manquait pas d'envisager lui-même des solutions, qui passaient par la réduction du nombre de tribunaux, devenus simplement « *tribunaux maritimes* » pour plus de clarté, composés d'un magistrat professionnel, président, et de deux marins de commerce, assesseurs, calquant sa procédure sur celle des tribunaux correctionnels et instituant un appel. Il proposait ainsi de nouvelles orientations à la réforme qu'il appelait de ses vœux, proches de celles envisagées dès 2004 par Michel RENAUT et Jean-Philippe BLOCH, pour « *pérenniser une justice de qualité, bénéficiant tout à la fois des compétences juridique du magistrat, de l'expertise de l'administrateur des affaires maritimes, et de l'éclairage humain des marins de commerce* »²³.

Après avoir considéré les réactions à cette décision, il faut désormais envisager ses effets, puisque il aboutit à une composition nouvelle des tribunaux maritimes commerciaux.

TITRE 3 : LA NOUVELLE COMPOSITION DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX

L'article 90 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande ayant été considéré comme inconstitutionnel par le Conseil constitutionnel, il a ensuite été nécessaire de savoir comment allait entrer en vigueur cette décision, et notamment quelle allait être la nouvelle composition des tribunaux maritimes commerciaux. D'ailleurs, le Conseil avait au cours de cette affaire été saisi de demandes, à la fois du Gouvernement et des requérants, portant sur les conditions d'entrée en vigueur dans le temps de la déclaration d'inconstitutionnalité éventuelle. Ainsi, il lui était proposé soit de désigner des juridictions compétentes pour connaître des infractions maritimes, soit d'ordonner le sursis à statuer dans toutes les procédures jusqu'à l'adoption d'une réforme du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

²³ L. BRIAND, « Quel avenir pour les tribunaux maritimes commerciaux ? », Revue Droit maritime français, Septembre 2010, p.697.

Mais le Conseil constitutionnel n'a choisi aucune de ces options et n'a pas souhaité reporter dans le temps les effets de sa décision d'inconstitutionnalité, l'abrogation de la disposition déclarée inconstitutionnelle a donc pris effet immédiatement, conformément à l'article 62 de la Constitution : « *Une disposition déclarée inconstitutionnelle sur le fondement de l'article 61-1 est abrogée à compter de la publication de la décision du Conseil constitutionnel ou d'une date ultérieure fixée par cette décision. Le Conseil constitutionnel détermine les conditions et limites dans lesquelles les effets que la disposition a produits sont susceptibles d'être remis en cause* ». C'est une décision définitive, insusceptible de recours, comme le précise la suite de l'article 62 de la constitution : « *Les décisions du Conseil constitutionnel ne sont susceptibles d'aucun recours. Elles s'imposent aux pouvoirs publics et à toutes les autorités administratives et juridictionnelles* ».

Mais le Conseil a toutefois fait usage des prérogatives que lui concède l'article 62 de la Constitution pour ajouter, à propos de effets que cet article 90 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande a déjà produit, que : « *L'abrogation immédiate de l'article 90 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande est applicable à toutes les infractions non jugées définitivement au jour de la publication de la présente décision* ». Cette décision ne s'applique donc pas aux infractions déjà définitivement jugées, elles ne sont donc pas remises en cause par cette décision.

Par contre, pour toutes les affaires en cours ou à venir, la disparition de cet article 90 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande étant immédiate, le Conseil devait aussi prévoir la nouvelle composition des tribunaux maritimes commerciaux, dans l'attente d'une éventuelle réforme. Il l'a fait en ces termes : « *pour exercer la compétence que leur reconnaît le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, les tribunaux maritimes commerciaux siégeront dans la composition des juridictions pénales de droit commun* ».

Il a donc décidé de soumettre l'examen de ces affaires à une juridiction composée selon les règles applicables aux juridictions pénales de droit commun, ce qui n'a pas pour effet de transférer le contentieux des tribunaux maritimes commerciaux vers le tribunal de police ou le tribunal correctionnel, mais de les laisser au jugement de tribunaux maritimes commerciaux qui siégeront dorénavant dans la composition prévue pour ces juridictions pénales de droit commun, selon la nature de l'infraction poursuivie. Ainsi, même l'affaire ayant donné lieu à la question prioritaire de constitutionnalité a due être jugée par un tribunal maritime commercial mais dans la composition prévue pour les juridictions pénales de droit commun. Ce tribunal sera donc désormais, dans l'attente d'une éventuelle réforme, composé de trois magistrats professionnels ou de deux magistrats professionnels accompagnés d'un juge de proximité.

Prenant acte de cette décision, la chambre criminelle de la Cour de cassation, dans une série d'arrêtés du 13 octobre 2010, annula neufs jugements du tribunal maritime commercial rendu par le tribunal maritime commercial de Boulogne-sur-Mer, et renvoya les parties devant celui du Havre dans leur nouvelle composition.

Le Conseil constitutionnel a donc, par cette décision lourde de sens, enlevé aux tribunaux maritimes commerciaux toutes leurs spécificités nées de cette composition si particulière. Et à ouvert la porte à une suppression de ces juridictions, qui faisait déjà, comme nous l'avons vu tout au long de cet exposé, l'objet de critiques pour le moins virulentes.

CONCLUSION : LA QUESTION DU MAINTIEN DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX

Le principe même de l'existence des tribunaux maritimes commerciaux avait été depuis longtemps contesté par la doctrine. Mais depuis, la décision du Conseil constitutionnel du 2 juillet 2010 est venu encore assombrir l'horizon pour cette juridiction. En effet, il apparait de plus en plus difficile de légitimer son existence. Puisque la composition des tribunaux maritimes commerciaux est calquée sur celle des juridictions de droit commun, quel pourrait bien être leur raison d'être ? Et pourquoi ne pas les supprimer purement et simplement au profit de ces juridictions de droit commun, qui semblent être en mesure de connaître du contentieux maritime ?

Cette question du maintien des tribunaux maritimes commerciaux, qui se posait déjà avant la décision du Conseil constitutionnel, se pose aujourd'hui avec d'autant plus de force et seul l'avenir dira si cette juridiction, à laquelle les professionnels de la mer restent si attachés, pourra renaître de ses cendres après une profonde réforme qui semble aujourd'hui indispensable mais qui se fait cruellement attendre. Plusieurs voies ont été explorées par les auteurs pour proposer des solutions permettant le maintien des tribunaux maritimes commerciaux, en plus du changement de composition imposé par le Conseil constitutionnel : introduction de l'appel, constitution de parties civiles, modification substantielle de la procédure, réduction de leur nombre... Reste à savoir si ces propositions vont recueillir l'assentiment du législateur. Aujourd'hui, rien n'est moins sûr. Et la menace d'une suppression pure et simple de cette juridiction, pourtant très ancienne, se fait de plus en plus présente.

A ce propos, dès 2004, Monsieur Jean-Philippe BLOCH avait diagnostiqué que le tribunal maritime commercial devait « *se transformer ou disparaître* »²⁴. Faute d'avoir réussi à opérer sa mutation, c'est la seconde option qui semble se

²⁴ J.-P. BLOCH, « Le Tribunal maritime commercial, un tribunal qu'il faut maintenir en le modernisant », *revue Droit Maritime Français*, Septembre 2004, p.698.

dessiner. L'enjeu, selon lui, était ni plus ni moins de « *sauver toute la procédure pénale maritime* ».

BIBLIOGRAPHIE

I. Manuels et traités

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, « Traité de droit maritime », L.G.D.J, Lextenso éditions, 2^{ème} édition, 2010.

II. Thèses et mémoires

- Michel ESSOU, « Le droit pénal maritime », Mémoire, Bibliothèque du CDMT, 2004.

III. Articles

- Michel RENAUT, « Le tribunal maritime commercial doit-il se réformer ou disparaître ? », Droit Maritime Français - 2004 – n° 651 - septembre 2004.
- Jean-Philippe BLOCH, « Le tribunal maritime commercial, un tribunal qu'il faut maintenir en le modernisant », Droit Maritime Français – 2004 - n° 651 - septembre 2004.
- Hélène DAOULAS HERVE, « Procédure devant les Tribunaux maritimes commerciaux », site de l'AFCAN.

IV. Commentaires de jurisprudence

- Luc BRIAND, « Tribunal maritime commercial et procès équitable, dernier acte », Droit Maritime Français - 2010 – n° 720 - décembre 2010. Décision commentée : Cour de cassation (Ch. Crim.) - 13 octobre 2011, n°09-85 448.
- Luc BRIAND, « Quel avenir pour les tribunaux maritimes commerciaux ? », Droit Maritime Français - 2010 – n° 717 - septembre 2010. Décision commentée : Conseil Constitutionnel - 2 juillet 2010, n°2010-10 QPC.

V. Sites internet

- Légifrance (Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, Décret

n°56-1219 du 26 novembre 1956 sur les tribunaux maritimes commerciaux et la forme de procéder devant ces tribunaux, Code de procédure pénale, Constitution) : <http://www.legifrance.gouv.fr/>

- Site de l'A.F.C.A.N (Association Française des Capitaines de Navires) : <http://www.afcan.org/>
- Site du Conseil constitutionnel (les Cahiers du Conseil constitutionnel n°30) : <http://www.conseil-constitutionnel.fr/>

TABLE DES MATIERES

<u>REMERCIEMENTS</u>	p. 2
<u>SOMMAIRE</u>	p. 3
<u>INTRODUCTION GENERALE</u>	p. 4
<u>1^{ERE} PARTIE : COMPETENCE DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX ET PROCEDURE APPLICABLE DEVANT CES JURIDICTIONS</u>	p. 11
<u>TITRE 1 : COMPETENCE DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX</u>	p. 11
<u>Chapitre 1^{er} : Compétence matérielle</u>	p. 11
<u>Chapitre 2 : Compétence territoriale</u>	p. 13
<u>TITRE 2 : LA PROCEDURE DEVANT LES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX</u>	p. 15
<u>Chapitre 1^{er} : La phase préparatoire</u>	p. 16
<u>Section 1 : L'enquête</u>	p. 17
<u>Section 2 : L'instruction</u>	p. 19
<u>Chapitre 2 : La phase décisoire</u>	p. 22
<u>Section 1 : L'audience</u>	p. 22
I. <u>La convocation à l'audience</u>	p. 22

II. <u>L'audience proprement dite</u>	p. 23
<u>Section 2 : Le jugement</u>	p. 26
I. <u>Le délibéré</u>	p. 26
II. <u>Le formalisme du jugement</u>	p. 28
<u>Section 3 : Les effets du jugement</u>	p. 30
I. <u>Un titre exécutoire</u>	p. 30
II. <u>Les voies de recours</u>	p. 31
III. <u>L'autorité de la chose jugée</u>	p. 32
<u>2^{EME} PARTIE : COMPOSITION DU TRIBUNAL MARITIME COMMERCIAL</u>	p. 34
<u>TITRE 1 : COMPOSITION INITIALE</u>	p. 35
<u>TITRE 2 : LA DECISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL DU 2 JUILLET 2010</u>	p. 38
<u>Chapitre 1er : Les solutions antérieures</u>	p. 38
<u>Section 1 : Les solutions concernant l'indépendance juridictionnelle et la compétence du législateur</u>	p. 38
I. <u>Les solutions en matière de compétence du législateur</u>	p. 38
II. <u>Les solutions concernant le principe d'indépendance juridictionnelle</u>	p. 40
<u>Section 2 : La jurisprudence concernant la présence de fonctionnaires au sein des juridictions</u>	p. 43
<u>Chapitre 2 : La question prioritaire de constitutionnalité et la solution du 2 juillet 2010</u>	p. 46
<u>Section 1 : La question prioritaire de constitutionnalité</u>	p. 47
<u>Section 2 : Les griefs des requérants</u>	p. 48

<u>Section 3 : La solution adoptée par le Conseil constitutionnel</u>	p. 50
<u>Chapitre 3 : Les réactions doctrinales</u>	p. 52
<u>TITRE 3 : LA NOUVELLE COMPOSITION DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX</u>	p. 53
<u>CONCLUSION : LA QUESTION DU MAINTIEN DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX</u>	p. 56
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	p. 58
<u>TABLE DES MATIERES</u>	p. 60