

Université d'Aix-Marseille
Faculté de Droit et de Science Politique



L'ordonnance du 2 novembre 2012
portant réforme pénale en matière
maritime

Par
Karine MARTIN

Sous la direction de
Monsieur le Professeur
Christian Scapel

Année universitaire 2012 – 2013

Je tiens à remercier particulièrement :

Monsieur Pierre Bonassies qui, en proposant ce sujet de mémoire, m'a permis de découvrir une matière pleine de surprise

Marjorie Vial pour son écoute et son attention tout au long de l'année

Et mon père pour s'être lui aussi investi dans cette rédaction et pour avoir été à mon écoute

Sommaire

Introduction.....	3
Titre 1. La refonte de l'édifice juridictionnel des tribunaux maritimes.....	12
A. La Création des Tribunaux Maritimes.....	14
1. Le commentaire de la Question Prioritaire de Constitutionnalité.....	14
2. Les Tribunaux Maritimes.....	22
B. Les nouvelles règles de procédure	33
1. Reprise et actualisation des règles de la loi de 1926	33
2. Nouvelles règles incorporées dans le code des transports.....	35
Titre 2. La réforme du droit pénal maritime	44
A. Nouvelle définition de l'infraction maritime	46
1. Une définition uniforme de l'infraction maritime	46
2. Les incriminations relatives au navire	53
3. Les incriminations relatives aux relations de travail	56
B. Les sanctions pénales maritimes	58
1. L'extension des dispositions aux plaisanciers	63
2. la mise en place de sanctions complémentaires	66
Conclusion	70
Bibliographie	74
ANNEXES	77

Introduction

« Ignoré du public et souvent même méconnu des juristes, magistrats comme avocats, le Tribunal Maritime Commercial trouve son origine dans la plus haute Antiquité »¹.

La spécificité de l'activité maritime, tant par sa nature que par les risques et dangers encourus par les marins, a rendu nécessaire la création de règles particulières pour définir les infractions maritimes, ainsi que les juridictions y afférentes.

Ainsi, dès l'Antiquité, des juridictions spécialisées eurent à connaître des infractions maritimes. Mais il fallut attendre le Moyen-Age pour qu'apparaissent des règles particulières de droit pénal maritime. L'Ordonnance de la Marine de Colbert en 1681² mit en place les prémices d'une juridiction pénale spécialisée aux activités maritimes. L'autorité alors instituée, était, dès son origine, exigée par les marins en raison de la spécificité de leur travail, de leur conscience professionnelle mais aussi parce qu'une discipline particulière était instaurée à bord ce qui justifiait d'un droit disciplinaire tout aussi particulier.

Se mettent en place les juges de l'amirauté qui eurent alors compétence pour connaître des actions civiles mais aussi pénales et disciplinaires concernant exclusivement les marins de commerce. Les tribunaux d'amirauté étaient compétents pour connaître des actes de pirateries, de pillages mais aussi de tous crimes et délits commis sur la mer, les ports et les rivages. La mise en place de ce régime d'exception reprenait dans ses fondements l'idée selon laquelle, le régime disciplinaire et pénal dont ces marins dépendaient, devait tenir compte des

1 M. Renaut, *Le tribunal maritime doit-il se réformer ou disparaître ?*, DMF septembre 2004

2 Ordonnance n°1681-18-00 du 31 juillet 1681 de la marine relative à la police des ports, côtes et rivages de la mer, dite ordonnance de Colbert

spécificités et des circonstances de leur travail.

Lors de la Révolution, le système juridique éclate dans sa totalité, les juges de l'amirauté ne font pas exceptions à la règle, ils sont déchus de leur devoir en matière pénale maritime. L'assemblée nationale les supprime purement et simplement par un décret-loi de 1790 et aucune véritable mesure n'est prise pour assurer la discipline dans la marine de commerce. Une loi du 13 août 1791 disperse quelques unes des attributions des juges de l'amirauté parmi les tribunaux ordinaires, les tribunaux de commerce, les conseils de préfecture (...) à l'exception d'une partie des actions disciplinaires qui relèvent alors de la compétence des capitaines des navires.

Il fallut attendre près d'un siècle pour que la spécificité des juridictions pénales maritimes viennent à bout du pouvoir révolutionnaire. Un décret-loi du 24 mars 1852 institue les premiers tribunaux maritimes commerciaux qui ont alors compétence pour connaître à nouveau des fautes contre la discipline et les délits maritimes définis dans le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande qui entre en vigueur à la même date. Ces tribunaux dont le fonctionnement est proche de celui des conseils de justice, statuaient en dernier ressort, la Cour de Cassation ne pouvant pas contrôler leur sentence. Dès sa mise en place, le fonctionnement de ces juridictions fut combattu par les libéraux qui désapprouvaient la particularité et l'exception accordées à ses tribunaux. Pourtant, pour certains, ces juridictions trouvaient parfaitement leur place dans le décor juridictionnel français, d'aucun dira « *le décret ne soumet à une juridiction spéciale que les faits purement maritimes contre lesquels les tribunaux ordinaires sont impuissants* »³.

En tout état de cause, le nouveau Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande (ci-après dénommé CDPMM) donne compétence aux Tribunaux Maritimes Commerciaux (ci-après dénommés TMC) pour connaître des fautes de discipline commises à bord mais aussi des délits maritimes. Ces nouveaux tribunaux prennent vie par un rapport écrit au Prince-Président de la République constatant

3 J.Ch. Laurent, *Le tribunal maritime commercial*, JCP 1952

que « *des causes qui entravent le développement de notre marine marchande, base essentielle de la puissance navale du pays, l'indiscipline des équipages n'est pas la moins sérieuse* »⁴. L'idée était alors de soumettre des affaires purement maritimes à une juridiction spécialisée puisque les juridictions de droit commun semblaient totalement impuissantes.

La loi du 10 mars 1891 agrémenta les dispositions du décret-loi de 1852. Cette loi était très attendue parce que les peines prévues en 1852 étaient tellement anachroniques qu'elles en étaient risibles. À titre d'exemple, on pourrait citer l'amarrage du marin à un bas mât sur le pont lorsqu'il avait commis une faute de discipline.

De nouveaux délits furent incorporés, et la loi institua de nouveaux tribunaux, eux aussi dénommés Tribunaux Maritimes Commerciaux mais dont la composition était différente du précédent. De plus, elle rétablit la primauté de la Cour de Cassation. Désormais la Cour suprême pouvait avoir à connaître des jugements de ces nouveaux TMC et des anciens tribunaux institués en 1852 (bien que « l'appel », lui, ne fut pas rétabli). Mais cette loi subit les mêmes critiques que la précédente, bien que son attirail répressif ait été plus adapté aux évolutions.

Le CDPMM fut modifié et un « nouveau » code fut rédigé en 1926. Cette création fut une véritable malédiction pour la survie des TMC. D'une part elle conserva les infractions déjà existantes mais, d'autre part, elle supprima l'existence des deux TMC. Les délits nautiques relevèrent dès lors des juridictions correctionnelles, bien que soumises à des procédures particulières, et le ministre eut à connaître de manière exclusive des délits disciplinaires. Ces bouleversements expriment bien l'impopularité dont souffraient les TMC. En effet, les peines, les sanctions alors infligées pouvaient être très sévères et en désaccord avec les peines de droit commun, beaucoup plus souples, et aussi parce que, du fait de la présence

4 M. Ndende et H. Daoulas, *Tribunaux maritimes commerciaux*, Dalloz, sept 2000

d'un juge-armateur, elles étaient qualifiées de « *justice paternelle* »⁵.

Pourtant, la volonté du législateur de l'époque avait été de rapprocher le monde maritime du monde terrestre, ceux-ci ayant des bases communes de jugement. Les marins relevèrent dès lors de la justice pénale de droit commun, mais cet arrangement n'était que superficiel, les spécificités du monde maritime influençant en profondeur les tribunaux correctionnels. Très rapidement, il parut logique de rétablir, de nouveau, l'existence des TMC. Le rêve d'une uniformité entre le monde terrestre et le monde maritime fut, dès lors, considéré comme utopique.

Les professionnels maritimes réclamèrent le rétablissement des juridictions d'exception et un décret-loi en date du 29 juillet 1939 consacra à nouveau les TMC tels que nous les avons connus jusqu'en 2012. Leur existence se justifia à nouveau, par la technicité des activités maritimes et par les compétences particulières que demande le jugement de leur délit; mais aussi parce que les gens de mer souhaitaient être jugés par leurs pairs, considérant que eux seuls avaient compétences, pour apprécier « à leur juste valeur » les fautes qu'ils étaient capables de commettre.

Ce court aperçu historique démontre que l'existence des TMC a été tumultueuse. Bien que sa place fut maintes fois rétablie, sa fonction au sein de l'ordre juridictionnel français était critiquée. De nombreuses personnalités du monde maritime s'étaient demandées si ces tribunaux étaient de véritables juridictions pénales ou si elles n'étaient pas purement et simplement des juridictions disciplinaires. Même l'arrêt « *Champollion* » de la Cour d'appel de Paris, le 4 juillet 1956 précisa que ces tribunaux s'apparentaient plus à des juridictions disciplinaires que pénales. Pourtant une telle solution ne pouvait s'imposer puisque les Tribunaux Maritimes Commerciaux prononçaient des peines d'emprisonnement et même des amendes, ce qui, nous devons le rappeler, sont de véritables sanctions de droit commun. Pour replacer les juridictions pénales maritimes dans le décor judiciaire, un

5 J.-Ph. Bloch, *Code disciplinaire et pénal de la marine marchande*, Marine marchande

décret du 7 novembre 1960 a opéré une séparation absolue entre le droit pénal (de droit commun) et le droit disciplinaire de la marine marchande.

Enfin, il convient de revenir sur la dénomination même de ces juridictions qui, nous devons le rappeler, n'est pas représentative. En effet, l'adjectif « commercial » autrefois utilisé, pouvait prêter à confusion, d'autant plus que ces juridictions n'avaient aucune attribution commerciale mais plutôt répressives. Pourtant cette curiosité terminologique a pour but unique de marquer une différence, des plus importante, entre le régime de la marine de guerre et celui régi par le code pénal et disciplinaire de la marine marchande. L'évolution terminologique mise en place par l'ordonnance du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime n'est pas des plus fondamentale. Bien que nécessaire, elle permet tout simplement de repositionner les Tribunaux Maritimes (répressifs) dans l'esprit des gens, le nom « commercial » ayant été retiré.

Bien que la place des TMC fut redorée au fil du temps, la nécessité d'une réforme se fit sentir. De ce fait, le monde des juristes, les affaires maritimes et les gens de mer constituèrent un groupe de travail en 2003 ayant pour mission « *d'analyser les évolutions actuelles de fonctionnement des TMC et d'en proposer des évolutions* ». Cette année fut tout aussi affectée par la mise en place d'un groupe de travail devant chercher des réponses quant à la répartition des contentieux. Le rapport « Guinchard », remis au garde des sceaux en 2008, fut intitulé « *l'ambition raisonnée d'une justice apaisée* ». Il démontre, en outre, l'obsolescence générale du CDPMM.

Le rapport « Guinchard » a mis en lumière l'inopportunité des TMC. En effet, les quatorze tribunaux créés avaient à connaître des affaires de façon trop irrégulière. Certains se réunissaient fréquemment, alors que d'autres n'étaient réunis que très rarement, voir jamais, leurs activités ayant complètement cessées. Le

rapport « Guinchard » donne des indications statistiques quant à l'activité de ces tribunaux, et ces dernières sont plutôt représentatives de l'inefficacité des TMC. Ainsi, on peut y lire qu'entre 2003 et 2006, le nombre d'audiences annuelles n'est que de 14⁶. Ce chiffre très peu élevé est représentatif du mal dont souffrent les TMC. De plus, le rapport « Guinchard » met aussi en lumière que seules les infractions concernant les événements de mer sont poursuivies car les délits sont mis de côté, étant jugé qu'il est de plus en plus en difficile d'en trouver des peines adaptées. L'une des propositions du rapport « Guinchard » fut de regrouper les contentieux des délits maritimes au sein de cinq tribunaux maritimes *« s'agissant d'un contentieux technique, complexe et limité, un resserrement du nombre des pôles permettra une véritable spécialisation des magistrats, d'autant que la complexité de la matière sera accrue au terme de la réforme envisagée avec la création d'un véritable « délit maritime » élargi à toutes les infractions relevant du périmètre de la sécurité des navires et de la navigation »*.

Mais outre ces considérations, les TMC se sont récemment heurtés à de vives critiques concernant leur composition. Cette dernière initialement définie par l'article 90 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, confiait la présidence des tribunaux à l'administrateur des affaires maritimes, mais il a fait l'objet de nombreuses critiques. La loi du 24 août 1993 est alors intervenue afin de modifier la composition de la juridiction d'exception. La présidence en était confiée à un magistrat du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouvait le tribunal maritime commercial. Le président était assisté de trois juges des affaires maritimes et d'un quatrième choisi en fonction des diplômes et des brevets du marin incriminé.

La technicité des affaires du milieu maritime a rendu nécessaire l'intégration de personnel appartenant au milieu maritime. Cette incorporation aurait du aboutir à ce que la justice rendue par ces tribunaux soit plus en adéquation avec les attentes des gens de mer et de leurs pairs. Pourtant elle a surtout abouti à ce que ces

6 L'ambition raisonnée d'une justice apaisée, Rapport de la commission sur la répartition des contentieux, S. GUINCHARD, La documentation française, août 2008.

individus considèrent qu'ils étaient jugés de manière inéquitable par rapport à ceux du monde terrestre car les peines et les procédures n'étaient évidemment pas les mêmes.

De plus, ces tribunaux avaient aussi compétence pour juger des affaires dites de plaisance, le rôle des juges-professionnels n'était plus réellement de mise. Cela a conduit inévitablement à ce qu'une réforme soit opérée, la place et l'intégrité des juges étant sans cesse remise en question.

Cette première modernisation de la composition des tribunaux a semblé opportune, atténuant le caractère, parfois estimé comme trop important, de cette juridiction d'exception. Pourtant, c'est à nouveau sur cette composition que le Conseil Constitutionnel a été saisi 20 ans plus tard via une Question Prioritaire de Constitutionnalité (QPC).

Et c'est bien sur ce point précis qu'il faut insister et qui a de tout temps mis en déroute cette juridiction. Des nombreuses réformes du système étaient attendues et même louées mais dès leurs mises en place, elles semblaient imparfaites, ne pas correspondre aux attentes... Et même encore aujourd'hui, alors même que l'ordonnance de 2012 semble redorer l'importance de ces tribunaux, des imperfections peuvent être trouvées, ce qui peut à nouveau mettre à mal ces juridictions qui sont pourtant d'une importance capitale dans l'esprit des marins.

On peut le dire, la QPC de 2010 a précipité la mise en place de la réforme. Le milieu maritime est unanime sur la question, la réforme était nécessaire. En outre, elle permet de renforcer la place de ces juridictions d'exception tout en réaffirmant leur nécessité. Elle légitime ainsi son assise et son pouvoir en s'alignant sur les règles de procédure appliquées au sein des juridictions de droit commun.

La réforme a pu être instituée grâce à la loi du 17 mai 2011⁷. Cette loi a habilité le gouvernement à réformer par voie d'ordonnance la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Son but est de moderniser le fonctionnement, l'organisation, la composition mais aussi les règles de procédures et de compétences des tribunaux maritimes commerciaux, ainsi que de donner une définition de l'infraction maritime tout en prenant en considération des sources internationales. La loi donne aussi le pouvoir au gouvernement d'abroger toutes les notions obsolètes du fait de l'évolution du droit national et européen. Finalement, le gouvernement a eu la possibilité de prendre toutes mesures dites « de cohérence nécessaire ». L'ordonnance prise sur ce fondement a été publiée au Journal Officiel le 2 novembre 2012. Certaines matières entrèrent en vigueur, en fonction de la publication des décrets, au plus tard le 1^{re} janvier 2015. Finalement, l'ordonnance abroge le CDPMM au bénéfice de la loi relative à la répression en matière maritime, non codifiée, qui entrera en vigueur dès que les décrets nécessaires seront publiés. De plus, l'ordonnance modifie la loi du 17 décembre 1926 qui ne porte plus code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Les références à ce code sont ainsi remplacées dans toutes les dispositions législatives en vigueur.

L'ordonnance du 2 novembre 2012 s'est très largement inspirée du projet de réforme (dit rapport « Guinchard » pré-cité) entrepris dans les années 2000. Le législateur s'est évertué à rectifier les incohérences se trouvant dans le code des transports, qui pourtant nous devons le rappeler, a été rédigé à droit constant, mais aussi parfois entre le code pénal et le code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Enfin, l'ordonnance répond à l'inconstitutionnalité déclarée par le Conseil Constitutionnel le 2 juillet 2010 en ce qui concerne la composition des TMC. Pourtant l'ordonnance tant attendue semble ne pas réellement moderniser ou simplifier le droit pénal maritime. Certains parlent même d'une complication ou d'une fausse modernisation, se bornant simplement à rectifier de petites incohérences.

Le 13 février dernier, Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des

7 loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit

Transports, de la Mer et de la Pêche a présenté le projet de loi devant ratifier l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 au Conseil des ministres. Actuellement, le Conseil des ministres ne s'est toujours pas prononcé sur l'adoption réelle de ce texte mais ne semble pas défavorable à sa mise en place.

Néanmoins, une analyse du texte publié au Journal officiel n'est pas sans intérêt. Elle permet en outre d'émettre des suppositions quant à l'opportunité de la réforme et quant à sa réalité. Répond-elle à toutes les attentes? Réussie-t-elle à réformer le système en profondeur?

Pour l'instant, seules des hypothèses peuvent être émises puisque la réforme est vraiment très récente. Finalement, seul l'avenir pourra répondre clairement à ces questions. Pour autant, des critiques de forme ou même parfois de fond peuvent être formulées ce qui ne remet pas complètement en cause l'ensemble de ce nouveau système.

Enfin, la réforme pénale de 2012 s'opère à deux niveaux. D'une part, elle a été accélérée par la QPC de 2010 qui a remis en cause la composition même de la juridiction. Il convient donc d'en expliquer les tenants et les aboutissants ayant conduit à la refonte du système juridictionnel (composition et compétences) de ces tribunaux (I). D'autre part, la réforme de 2012 a opéré de nombreux changements, surtout en ce qui concerne le droit pénal à proprement parler, puisqu'elle s'est aussi attachée à définir les infractions maritimes et les sanctions pénales y afférentes (II).

Titre 1. La refonte de l'édifice juridictionnel des tribunaux maritimes

Dans le préambule du décret-loi en date du 29 juillet 1939, le législateur écrit ainsi : « *les gens de mer expriment ainsi leur attachement et leur confiance aux tribunaux maritimes commerciaux, seuls capables de rendre la « justice fraternelle » à laquelle ils aspirent* ». Cette formule illustre, sans nul doute, la raison d'exister des Tribunaux Maritimes commerciaux (TMC). L'idée n'est pas nouvelle, les gens de mer sont attachés aux TMC car eux seuls sont capables de comprendre et d'apprécier leurs fautes puisqu'ils appartiennent au même monde.

Mais cette confiance que les gens de mer ont en ces tribunaux n'a pas suffi à asseoir leur notoriété dans le paysage juridictionnel français. Le caractère indispensable des Tribunaux Maritimes commerciaux a été, à de nombreuses reprises et de tout temps, remis en cause. Pourtant, ce n'est pas tant son existence qui fut sujet à controverse mais plutôt son adaptation (ou son inadaptation) aux évolutions sociales et technologiques.

Dans un premier temps, ce sont les peines dont ils faisaient applications qui ont été critiquées en raison de leur pathétique obsolescence mais aussi à cause de leurs contradictions avec les principes ou l'esprit même du droit pénal.

Finalement, la réforme de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande et des Tribunaux maritimes commerciaux, semblait indispensable et de nombreuses personnalités du monde maritime en étaient convaincues. Tel était le cas de Michel Renaut, Président honoraire du TGI de Coutances, mais aussi de J.-Ph Bloch. Dès 2004, ils pensèrent tout deux et de façon très sérieuse à une refonte du système pénal maritime ou de façon plus drastique à sa disparition. Les arguments alors avancés dans leur article respectif (paru au *Droit Maritime Français* de 2004⁸) remettaient en cause le caractère d'exception de cette juridiction, jugeant essentiellement de sa désuétude.

8 J.-PH. Bloch, *Le tribunal maritime commercial, un tribunal qu'il faut maintenir en le modernisant*, DMF 2004. p 690-698
M.-H.. Renaut, *Le tribunal maritime commercial doit-il se réformer ou disparaître ?* p 675-689

En fin de compte, c'est grâce au système de la Question Prioritaire de Constitutionnalité qu'un précieux secours a été apporté au pouvoir législatif défaillant sur la question. Il convient donc d'expliquer brièvement le système de la Question Prioritaire de Constitutionnalité (QPC) afin d'en comprendre les tenants et les aboutissants (A). Enfin, l'ordonnance publiée au Journal Officiel le 2 novembre 2012, met en place une nouvelle composition de ces tribunaux maritimes ainsi que de nouvelles règles de compétences (B).

A. La Création des Tribunaux Maritimes

Les tribunaux maritimes ont été institués par l'ordonnance du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime. Néanmoins, cette réforme a été précipitée par la QPC de 2010. Pour appréhender la réforme, il paraît évident d'expliquer les réserves émises par le Conseil Constitutionnel sur la formation des TMC (1) ayant aboutie à réorganiser sa formation et ses compétences (2).

1. Le commentaire de la Question Prioritaire de Constitutionnalité

a. Le système de la Question Prioritaire de Constitutionnalité

La révision constitutionnelle de 2008 modifiant l'article 62 de la Constitution l'a ainsi rédigé : « *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* ». La loi organique de 2009 a pour fonction de déterminer les conditions

d'application de cet article et ajuste le fonctionnement même de la QPC.

Cette QPC ouvre un nouveau droit pour tout justiciable en lui permettant de contester une disposition législative en cause dans son procès lorsqu'il estime qu'elle porte atteinte aux droits et libertés reconnus et garantis par la Constitution française. On parle d'un contrôle de constitutionnalité a posteriori. Si le Conseil Constitutionnel déclare la disposition contraire à la Constitution, cette dernière doit être écartée dans le procès concerné et doit être ensuite abrogée.

C'est sur ce fondement que le Conseil Constitutionnel a été saisi le 1 mars 2010 (soit le jour même de l'entrée en vigueur de la réforme créant la QPC) de 9 Questions prioritaires de Constitutionnalité contestant l'application de l'article 90 du code disciplinaire et pénal de la marine marchandise (dit CDPMM).

Les demandeurs à l'action soutenaient que l'article était « *contraire au principe constitutionnel de l'indépendance et de l'impartialité du juge, en ce qu'il prévoit que le tribunal maritime commercial (TMC) 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* », et « *contraire au droit à un procès équitable, en ce qu'il prévoit que le TMC 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 TMC, de sorte que les fonctions de poursuite et de jugement sont successivement exercées par des fonctionnaires dépendant d'une même administration* »⁹.

9 Cons. Const., 2 juill.2010, n°2010-10 QPC

b. L'application de la QPC

C'est sans surprise que le Conseil Constitutionnel a déclaré cette composition contraire à la Constitution française, se basant sur l'article 16 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du citoyen de 1789 qui dispose que : « *toute société dans laquelle la garantie des droits n'est pas assurée, ni la séparation des pouvoirs déterminées, n'a point de Constitution* ».

Dans une décision en date du 21 décembre 1964¹⁰, le Conseil avait jugé que les règles relatives au mode de désignation des personnes appelées à siéger en qualité d'assesseurs au sein des tribunaux étaient des garanties de l'indépendance de ces assesseurs et qu'elles avaient un caractère législatif. Nous pouvons donc penser que la création des juridictions ainsi que les garanties de leur indépendance doivent figurer dans une loi. Néanmoins, les règles de désignation ou même de composition de leur rang sont très souvent fixés par décret, ce qui ne devrait pourtant pas atteindre leur indépendance. Dans notre cas, le Conseil a décidé que l'indépendance fonctionnelle était respectée, c'est-à-dire que les phases de poursuite, d'instruction ou de jugement n'étaient pas affectées par le fait que l'administrateur des affaires maritimes soit un fonctionnaire « *dépendant de l'autorité ayant mené l'enquête et ayant décidé de renvoyer le prévenu devant la juridiction de jugement* »¹¹. Mais les juges siégeant au sein du TMC ont, soit la qualité d'officier de la marine nationale, soit la qualité de fonctionnaire, ce qui les place de fait sous l'autorité du gouvernement. La dépendance hiérarchique des juges à l'égard de l'exécutif met en péril la séparation de ces deux pouvoirs, ce qui porte, sans aucun doute, atteinte au principe d'indépendance et d'impartialité dont les juges doivent pourtant faire preuve, et qui contrevient aussi au droit à un procès équitable. La notion d'indépendance s'attache particulièrement à la séparation des pouvoirs exécutifs et judiciaires. Elle s'applique sans aucun doute à la juridiction en cause mais aussi aux membres qui la composent.

10 Décision 64-31 L du 21 décembre 1964

11 A.-S. Chavent-Leclere, *La Cour de cassation prend la mesure de l'inconstitutionnalité*, Procédures, p. 32-33

Quant au principe d'indépendance, il est évident qu'il s'applique aux juges siégeant au sein des juridictions judiciaires ou même juridictionnelles et qu'il est indissociable de l'exercice même de leur fonction¹². Le Conseil Constitutionnel s'était déjà exprimé, à de nombreuses reprises, sur l'application de l'article 16 de la DDHC de 1789¹³. Selon lui, il devait pouvoir garantir à tout citoyen le droit à un recours, le droit à un procès équitable mais surtout la séparation des pouvoirs ce qui devrait mener à l'impartialité et à l'indépendance des juges. Ce dernier point doit par ailleurs s'appliquer aux juges professionnels tout comme aux juges dit non professionnels afin que tout justiciable soit sur un même pied d'égalité. Ce principe doit être renforcé lorsque nous sommes en présence de juridictions pénales prononçant de ce fait des peines privatives de libertés (le risque de contrevenir aux droits et libertés de chacun étant renforcé).

De plus, la présence de fonctionnaire au sein de l'ordre judiciaire a été une question largement débattue tant sur le plan européen que sur le plan national français. Ainsi, la Cour Européenne des droits de l'Homme jugeait, au regard de l'article 6§1 de la Convention Européenne de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales, que la présence de fonctionnaire(s) au sein d'une juridiction judiciaire n'était pas le signe d'une quelconque partialité. Cependant, elle estimait devoir faire très attention à l'influence que le pouvoir exécutif pouvait avoir à leur encontre, l'application du principe d'indépendance et d'impartialité pouvait alors être remis en question. La cour avait constaté que l'article 6§1 de la Convention avait été violé par le fait qu'un membre du Conseil d'État ait participé à la formation de jugement dans une affaire alors même qu'il était en pourparlers avec le gouvernement quant à sa nomination à de hautes fonctions ministérielles¹⁴. Dans un arrêt du 23 avril 1983, la Cour Européenne des droits de l'Homme estimait que la présence de fonctionnaires au sein de la juridiction d'exception devait être remise en cause en raison « *de leur soumission à un pouvoir hiérarchique faisant naître un*

12 Décision n°92-305 DC du 21 février 2002, *Loi organique modifiant l'ordonnance n°58-1270 du 22 décembre 1958 portant loi organique relative au statut de la magistrature*, cons. 64

13 Décision n° 2003-466 DC 20 février 2003, *Loi relative aux juges de proximité*, cons. 23

14 CEDH, troisième section, 9 novembre 2006, *Sacilor Lormines c. France*, n°65411, §69

*doute sur leur impartialité*¹⁵.

Ces deux exemples mettent en exergue le fait que la Cour des Justices de l'Union Européenne se prononce au cas par cas sur les questions d'impartialité. Sa jurisprudence évolue suivant les affaires qui lui sont présentées. Elle ne saurait dire que la présence de fonctionnaire au sein d'une juridiction judiciaire est contraire (dans tous les cas) aux principes d'impartialité et d'indépendance. Et c'est une remarque analogue qui peut être émise pour les juridictions internes.

En droit interne, le Conseil d'État avait déjà statué sur la question¹⁶. Pour lui, l'impartialité des fonctionnaires est un principe général du droit (PDG), tous les membres appartenant à un organe administratif doivent être impartiaux et quelque soit leur fonction à ce moment là. La notion d'impartialité a vu le jour en jurisprudence à propos des membres composant un jury de concours. Le 18 juillet 2008, le Conseil d'État avait ainsi estimé qu'un membre d'un jury d'examen professionnel devait s'abstenir de participer aux délibérations lorsque ce dernier avait des liens avec le candidat. Le Conseil définissait des liens d'ordre purement personnel mais aussi des liens professionnels, ces derniers étant de nature à influencer son appréciation et son impartialité pouvant être remise en cause. Bien que cet exemple soit éloigné des considérations d'espèce, il est de nature à expliquer que le juge ne doit pas disposer de quelconques préjugés lorsqu'il est amené à donner son avis dans une affaire.

Le Conseil Constitutionnel a rappelé à de nombreuses reprises que le principe d'indépendance ne peut pas être dissocié de l'exercice de fonctions juridiques¹⁷. Il a, en outre, étendu ce principe à l'exercice de fonctions juridictionnelles par des juges non professionnels¹⁸. Finalement, la Cour de cassation, puis la Cour Européenne et

15 Cour Européenne des Droits de l'Homme dans un arrêt du 23 avril 1983, *Etablissement et autre c/ Autriche*

16 Conseil d'État, 17 juin 1927, arrêt *Vaulot*

17 Conseil constitutionnel, 21 février 1992, n°92-305 DC

18 Conseil constitutionnel, 20 février 2003, n°2003-466 DC

même le Conseil d'État avaient jugé que cette présence de fonctionnaires au sein d'une juridiction portait atteinte à l'indépendance de cette dernière puisque les fonctionnaires sont soumis par principe au pouvoir hiérarchique de leur administration¹⁹.

Ainsi, la présence de fonctionnaires parmi les juges était sujette depuis longtemps à questionnement. La décision du 2 juillet 2010 du Conseil Constitutionnel ne surprend pas, elle s'engage dans la ligne directrice amorcée par la Cour Européenne, le Conseil d'État et l'Assemblée Plénière de la Cour de cassation. La QPC remet donc en cause la composition des TMC, et précise que la composition devrait être celle des juridictions pénales de droit commun. Cela permet au TMC de disposer de toutes les garanties requises évitant ainsi tout doute quant à son impartialité ou à son indépendance.

Dans notre cas d'espèce, le Conseil a jugé que la présence au sein des TMC (juridiction répressive prononçant des peines privatives de libertés) de fonctionnaires, qui par nature sont soumis à l'autorité hiérarchique du Gouvernement, est contraire à l'article 16 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789.

c. La critique apportée à la décision du Conseil Constitutionnel

Le Conseil abroge donc l'article 90 du CPDMM et prend une décision quant à la nouvelle composition des TMC. Ces derniers devront désormais siéger « ... *dans la composition des juridictions pénales de droit commun* »²⁰. Pourtant le Conseil se permet d'abroger immédiatement et on pourrait même le dire rétroactivement cette disposition, puisque toutes les décisions en cours seront alors jugées par des tribunaux adoptant cette composition. Mais une critique pourrait être apportée quant à la position du Conseil. En effet, ce dernier s'est permis de moduler dans le

19 Ass. Plen, 22 décembre 2000, n°99-11303 et n°99-11615; CEDH, 9 novembre 2006, n°65411/01, Sacilor Lormines c/ France, CE, 30 janvier 2008, n°274556, Association Orientation et rééducation des enfants et adolescents de la Gironde

20 Cons. Const., 2 juill.2010, n°2010-10 QPC

temps les effets de sa décision puisque cette dernière s'appliquera à toutes les affaires pendantes devant les TMC. Il détermine cette nouvelle composition de façon discrétionnaire alors même que l'article 62 de la Constitution ne lui donne pas expressément ce droit. Le Conseil s'est alors arrogé le pouvoir de changer les dispositions d'un texte alors même que cette attribution incombe par nature au législateur. Normalement, le Conseil ne dispose pas d'un pouvoir d'appréciation de même nature que le Parlement, ce dernier est le seul à pouvoir revenir sur une législation. Le Conseil a évité que le législateur se retrouve face à ses responsabilités. Il ne lui a pas accordé un quelconque délai pour adopter un nouveau texte en accord avec les principes dégagés de la constitution, il donne purement et simplement sa propre version de ce que devrait être l'article 90 du CDPMM.

Suivant la décision du Conseil Constitutionnel, la Cour de cassation adopte la même position que lui dans ses décisions du 13 octobre 2010²¹. Elle s'en tient, à la virgule près, à la décision du Conseil Constitutionnel. Mais là non plus, son attitude ne surprendra personne puisque la Cour est obligée de prendre en compte et dans sa totalité la décision d'inconstitutionnalité. D'ailleurs elle était la volonté du législateur lorsqu'il mis en place l'article 61-1 de la Constitution française. La Cour de cassation annule donc le jugement du TMC mais elle renvoie aussi la cause et les parties devant le tribunal correctionnel (juridiction de droit commun). Et de ce fait, la composition des TMC telle que donnée par l'article 90 du CDPMM devient caduque et les tribunaux correctionnels en leur formation de droit commun prennent la relève.

On pourrait aussi supposer que la Cour de cassation n'a pas vraiment le choix quant à l'attitude à adopter face à la décision du Conseil Constitutionnel. De plus, cette décision fut une des premières à être adoptée et on peut supposer que la Cour de cassation mettait en place les prémices de la QPC.

Enfin, il ne faut pas oublier que la décision du 2 juillet 2010 du Conseil

21 Cass. Crim., 13 oct. 2010, n°09-85.443

Constitutionnel ne répond pas à tous les griefs portés devant lui. Il s'engouffre dans la brèche ouverte par l'article 16 de la Déclaration des droits de l'Homme et du citoyen, ce qui lui permet de déclarer l'article 90 du CDPMM inconstitutionnel, ce grief se suffisant à lui seul pour mettre en déroute les TMC.

Néanmoins, la réforme opérée en 2012 s'efforce de revoir les dispositions contestées par les demandeurs au pouvoir. Leurs moyens de cassation étaient entre autre relatifs à l'information des prévenus sur le délit reproché, à la motivation des jugements prononcés par les TMC et à l'absence d'appel contre les jugements rendus. Finalement, les principales questions soulevées depuis tant d'années sont restées en suspend et c'est par une pirouette magistrale que le Conseil Constitutionnel s'est retiré.

De plus, la décision du Conseil est d'une brièveté exemplaire. S'abstenant de développer sa position sur ce que l'on pourrait qualifier « de détails », mais qui sont pourtant d'une importance considérable. Il a fallu comprendre dans son silence que les TMC n'étaient pas supprimées mais qu'ils devaient « emprunter » leurs juges au tribunal d'instance ou de grande instance pour juger des affaires dont ils avaient compétence. C'est tout au moins la conséquence qu'en a tiré la chambre criminelle de la Cour de cassation, ce que met en exergue la une série d'arrêts en date du 13 octobre 2010 annulant les 9 jugements du TMC de Boulogne sur Mer, et renvoyant les causes devant le TMC du Havre mais « dans la composition prévue pour le tribunal correctionnel ».

« La décision du Conseil constitutionnel ne remet pas en cause l'existence du TMC mais porte un coup sérieux à sa raison d'être, à savoir un tribunal paritaire et échevin, ou juges et accusés partagent le même environnement de travail²² », telle fut la conclusion de G. Pinson dans son commentaire de la QPC rendu le 2 juillet 2010. Pourtant, au contraire, cette première QPC en matière maritime a eu l'heur de mettre fin à un système désuet et toujours appliqué depuis l'Ordonnance de la

22 G. Pinson, *le Conseil Constitutionnel a-t-il mis à mort le Tribunal Maritime Commercial?*

Marine de Colbert en date de 1681, impulsant la réforme de 2012.

Nous n'observons pas la même position que G. Pinson, la décision du Conseil Constitutionnel, en ce qu'elle abroge l'article 90 CPDMM, constitue, une sorte de consécration constitutionnelle du TMC. En effet, dans le silence du Conseil quant à l'existence même de la juridiction, nous pouvons y lire qu'il y consacre son existence et qu'il invite purement et simplement le législateur à l'adapter aux évolutions du droit, ce qui par ailleurs était abondamment reproché au CDPMM.

Par sa décision du 10 juillet 2010, le Conseil Constitutionnel a permis une reconnaissance de la juridiction pénale maritime critiquée depuis tant d'années, mais il était évident que le législateur ne pouvait pas rester impassible, ne pas laisser la situation en l'état. La réforme alors entreprise doit avoir pour but d'assurer le fonctionnement d'une juridiction d'exception très importante mais qui doit sans aucun doute s'adapter aux évolutions du droit commun, du droit pénal mais aussi plus largement du droit communautaire et international.

2. Les Tribunaux Maritimes

a. Nouvelle composition

La QPC du 2 juillet 2012 a remis en cause la formation des TMC tels qu'ils avaient été institués par l'article 90 du CDPMM. Il est donc logique que l'ordonnance ayant entrepris la réforme du système pénal maritime se soit attachée à remanier la composition du Tribunal Maritime (ci-après TM).

La présidence des TMC était confiée à un magistrat du siège du TGI dans le ressort duquel se trouvait le tribunal maritime commercial. Ce président était assisté d'un administrateur des affaires maritimes, d'un agent des affaires maritimes, d'un capitaine au long court ou d'un capitaine de première classe. Un dernier juge étaient choisi en fonction des brevets et des diplômes du prévenu. Remise en cause par la QPC de 2010, cette composition fut sensiblement changée.

Les TM sont désormais placés auprès des Tribunaux de Grande Instance ou de Première Instance et l'article 7 de l'ordonnance en détermine la composition :

- Le tribunal maritime est composé de trois magistrats, dont le président, désignés par le président du tribunal de grande instance ou du tribunal de première instance auprès duquel il est institué et de deux assesseurs maritimes
- Le nombre d'assesseurs maritimes pour chaque tribunal maritime est fixé par arrêté du ministre de la justice
- Les assesseurs maritimes sont choisis parmi les personnes âgées de plus de trente ans, de nationalité française, jouissant des droits civils, civiques et de famille. Ils sont inscrits sur une liste pour une durée de cinq ans non renouvelable
- La liste des assesseurs maritimes de chaque tribunal maritime est dressée par une commission présidée par le président du tribunal de grande instance auprès duquel il est institué ou son délégué
- Cette commission comprend, outre son président :

« 1° Selon le cas, soit le directeur interrégional de la mer ou son représentant, soit le directeur de la mer ou son représentant, soit le directeur du service des affaires maritimes ou son représentant ;

« 2° Le bâtonnier de l'ordre des avocats de la juridiction siège du tribunal maritime, ou son représentant.

- Après avoir établi la liste des candidatures satisfaisant aux conditions fixées par le présent article et l'article 8, la commission choisit les assesseurs maritimes au regard des garanties d'impartialité et de leur expérience de la navigation maritime dans les dix années précédant leur prise de fonction. Elle statue au vu d'un dossier de candidature comprenant, notamment, une déclaration d'intérêts. La commission peut procéder à l'audition des candidats. Les décisions de la commission sont prises à la majorité. La commission arrête la liste des assesseurs maritimes qui pourront être appelés à siéger pendant la durée de leur inscription puis l'adresse au président

du tribunal maritime

- Avant d'entrer en fonctions, les assesseurs maritimes prêtent serment, devant le tribunal de grande instance auprès duquel est institué le tribunal maritime, de bien et fidèlement remplir leurs fonctions et de garder le secret des délibérations
- Les assesseurs maritimes d'un tribunal maritime doivent résider dans le ressort de celui-ci
- Un décret en Conseil d'État fixe les modalités de présentation, de sélection des candidatures et les conditions d'exercice des fonctions d'assesseur maritime

Contrairement à l'argument qui avait été avancé et selon lequel le Conseil Constitutionnel en abrogeant l'article 90 du CDPMM remettait en cause le principe de l'échevinage au sein des TMC, l'ordonnance reprend ce même principe quant à la composition des TM. Le tribunal sera présidé par un magistrat relevant des TGI auprès duquel sera placé le TM et comprendra deux autres magistrats ainsi que deux assesseurs. Ces derniers seront donc nommés en prenant compte de leur expérience de la navigation professionnelle ou non professionnelle mais aussi en raison de leur compétence dans leur domaine. Ces assesseurs seront choisis parmi une liste et par une commission qui sera présidée par le président du TGI, ils pourront de la même manière être récusé (art. 10 de l'ordonnance).

Afin de préserver leur statut, les assesseurs bénéficieront d'une protection accrue pour éviter tout licenciement ou tout transfert au sein d'une entreprise qui pourrait être en lien avec leur activité extra-professionnelle (ce qui impliquerait l'intrusion de l'inspection du travail). Cette protection contre le licenciement est à rapprocher de la protection dont les conseillers prudhommaux peuvent se prévaloir. En effet ces derniers, lorsqu'ils sont salariés, bénéficient d'un statut particulier leur permettant d'exercer leur métier tout en exerçant leurs fonctions au sein du Conseil des prud'hommes. Le conseiller prudhommal bénéficie à ce titre, d'une protection contre le licenciement dont les conditions sont fixées dans le code du travail à l'article L2411-22. Le licenciement d'un tel conseiller ne peut intervenir qu'après

autorisation de l'inspecteur du travail.

L'ordonnance du 2 novembre 2012 a créé différents articles au sein du code du travail assez similaires à ceux préexistant pour les conseillers prudhommaux. Le nouvel article L2411-23 (qui conformément à l'article 21 de l'ordonnance entrera en vigueur selon des modalités fixées par décret, et au plus tard à compter du 1er janvier 2015) dispose ainsi que : « *le licenciement d'un assesseur maritime ne peut intervenir qu'après autorisation de l'inspecteur du travail* ». Cette nouvelle particularité met en exergue le fait que les assesseurs maritimes relèveront désormais du code du travail. Cette adaptation est assez intéressante surtout lorsque l'on sait que les gens de mer relèvent presque exclusivement du code du travail maritime, bien que selon l'article L5542-2 du code des transports, « *le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières prévues par le présent titre. Ces dispositions s'appliquent également aux autres gens de mer* ». Bien évidemment, cette disposition n'est pas valable lorsque le marin est embarqué, car s'appliqueront alors les dispositions du code du travail maritime.

Il fallait s'en douter, cette nouvelle particularité prête à discussion, puisque, outre la nouvelle protection en matière de licenciement dont bénéficieront les assesseurs maritimes, d'autres dispositions leur seront désormais applicables. Tel sera le cas des dispositions en matière de rupture anticipée ou de non renouvellement du contrat à durée déterminée, de l'interruption d'une mission de travail temporaire... Les assesseurs maritimes apparaissent désormais dans le champ d'application de la protection des représentants du personnel à l'article L2411-1 du code du travail. Ces assesseurs maritimes deviennent avec la réforme, les égaux des conseillers prudhommaux ce qui justifie d'une protection très importante à leur égard.

Les assesseurs seront dotés d'un nouveau statut dès que le décret d'application sera entrée en vigueur. Certains, tel que Patrick Chaumette, sont persuadés que ce nouveau statut peut amener à de nouvelles prérogatives. Pour lui, les assesseurs maritimes finiront par se voir reconnaître de nouvelles fonctions dans un avenir très proche²³. En effet, rapprocher leur statut à celui de conseillers prud'hommaux, semble ouvrir une porte au législateur. Depuis 2010, le code de travail maritime a été incorporé au code des transports. Ce dernier a été codifié à droit constant, pourtant de nombreuses dispositions réglementaires en sont absentes, est-ce un oubli ou une volonté propre? Ce qui est sûr c'est que cela a engendré de nombreux conflits et des situations inexistantes auparavant. Ainsi, selon l'article L5542-48 du code des transports, lorsqu'un différend naît alors que le marin est embarqué, les juridictions judiciaires sont compétentes, l'article ne donne aucune indication sur le tribunal effectivement compétent. Le 13 juillet 2012, la chambre sociale de la Cour de cassation a eu à se positionner sur cette question²⁴. Elle a revendiqué la compétence des tribunaux prudhommaux en refusant d'appliquer les spécificités du décret du 20 novembre 1959 relatif aux relations entre marins et armateurs qui précisent que les litiges concernant les contrats d'engagement sont portés devant les tribunaux d'instance. La Cour de cassation a par ailleurs refusé de transmettre deux QPC qui lui avaient été soumises dans cette même affaire. Quelques mois plus tard, la Cour d'appel de Rennes²⁵ a rattaché un litige de travail maritime à un tribunal d'instance et non à un tribunal des prud'hommes.

Ces deux exemples illustrent parfaitement la situation dans laquelle se trouvent actuellement les marins, et il est certain qu'une solution rapide doit être trouvée pour remédier à ces conflits de juridiction. Patrick Chaumette reste persuadé qu'une réforme devra être opérée sur la question, puisque le contentieux du travail maritime est aujourd'hui sujet à de grosses difficultés. La codification du code des transports n'a pas réellement été opérée à droit constant et elle n'est pas sans poser

23 P. Chaumette, *Modernisation du droit pénal professionnel maritime*, Droit Social 2013, page 33

24 Soc., 13 juillet 2012, n°12-40.049, Dr. Soc. 2012. 924

25 Rennes, 9ème chambre, 3 octobre 2012, DMF 2012

de problèmes. Pour nous une modernisation dans le domaine s'impose. Et comme le débat est ouvert et que les assesseurs maritimes se voient remettre de nouvelles prérogatives, il ne nous semble pas inopportun que ces derniers puissent à l'avenir juger du contentieux du travail. Cela étendrait leurs attributions déjà existantes qui sont peu importantes même si elles occupent une toute nouvelle place, mais surtout cela permettrait de mettre fin à un conflit important. La solution sera sans aucun doute sujette elle aussi à débat mais elle semble pourtant correspondre à l'idée de la justice telle qu'elle est attendue par les gens de mer : une justice proche d'eux, capable de les comprendre et surtout qui s'adapte à leur environnement très éclectique.

b. Compétences des Tribunaux Maritimes

Le mot compétence est utilisé dans deux sens. Il désigne d'abord ce dont une juridiction peut connaître, c'est-à-dire son domaine d'action. Mais aussi, et c'est là son second sens, l'aptitude qu'a la juridiction de connaître de telle ou telle affaire. Les TM étant des juridictions d'exceptions, il est donc assez difficile de préciser les règles de compétences, car ces dernières dérogent par principe à celles des tribunaux de droit commun. De plus, cette dérogation a souvent abouti à des conflits (de compétence) entre les juridictions de droit commun et les TMC. De ce fait, l'ordonnance de 2012 a dû délimiter les nouvelles compétences dont disposent les TM afin que tous conflits soient éradiqués.

Dans un premier temps, il conviendra de définir les règles de compétence dites matérielles (soit « *rationae materiae* ») puis les règles de compétence territoriale (soit « *rationae loci* ») des TM.

Compétence matérielle

Il faut savoir que la compétence matérielle consiste à déterminer quelle juridiction sera compétente pour pouvoir connaître du litige. La juridiction ne peut être compétente que selon certaines règles, et n'a le pouvoir de trancher le litige que si sa compétence a été établie. Les TMC (tout comme les TM) étaient des juridictions d'exceptions, et à ce titre, leur compétence devait être expressément prévue par des textes. Les TMC étaient compétents pour statuer sur les infractions prévues par l'article 36 bis du CDPMM « *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* ». Le problème est que les textes traitant de la compétence d'attribution des TMC étaient peu lisibles, puisque noyés au milieu d'autres dispositions du Code. De façon plus concrète, cet article renvoyait à d'autres articles éparpillés dans tout le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, qui eux-mêmes déterminaient des infractions. La lisibilité de ces dernières était alors acrobatique, le lecteur devant se contraindre sans cesse à un travail de recherche très fastidieux.

De plus, les contraventions et les délits dont les TMC pouvaient connaître, appartenaient à des domaines parfois très éloignés. Ainsi, ils pouvaient avoir à connaître des infractions touchant le contrôle même du navire mais aussi des vols commis à bord de celui-ci (droit pénal ou droit maritime?). Finalement le Code définissait des infractions relatives aux trois catégories existantes en droit pénal : les crimes, les délits et les contraventions. Mais il ne définissait jamais ce qu'était exactement une infraction maritime, ce qui posait de nombreux problèmes et qui entraînait un cumul de compétence entre les TMC et les tribunaux de droit commun.

Le code regroupait deux sortes d'infractions : les infractions incontestablement maritimes pour lesquelles nous pouvons citer les fautes de navigations, mais aussi les infractions ayant un rattachement maritime (cas du vol). Parfois même, le Code renvoyait purement et simplement au code pénal de droit commun.

Sa compétence matérielle était donc très peu lisible. La réforme s'est donc

attachées à délimiter de nouveau cette compétence. L'ordonnance a maintenu le principe de la répartition des contentieux répressifs maritimes entre les TM et les juridictions de droit commun. Mais cette disposition peut être critiquable puisque la logique aurait été de regrouper ce contentieux sous la tête d'une seule juridiction, permettant une meilleure lisibilité du droit mais aussi l'accroissement du champ d'action des TM. Échappent donc à leur compétence, les contraventions maritimes mais aussi tous les crimes, l'élément criminel de l'infraction prévalant sur le caractère maritime. Ce qui est bien plus étrange, c'est que toutes les infractions relatives à l'identification des navires, aux détournements (...) échappent aussi à la compétence matérielle de ces tribunaux. Ces nombreuses exclusions sont des « curiosités » de la réforme puisque certaines des infractions dont les TM ne peuvent plus connaître ont justement été mises en place par la réforme, mais déléguées aux juridictions de droit commun.

De plus, on peut à nouveau parler de « curiosité », certaines infractions dont les TMC avaient à connaître auparavant ont été transférées aux juridictions de droit commun. Certains parlent d'un manque de cohérence, d'autres parlent d'un redécoupage rationnel, les esprits ne sont pas vraiment très unanimes. Pour nous, ce découpage est peu opportun. La réforme devait permettre d'implanter durablement dans le paysage juridictionnel français ces tribunaux d'exceptions. Leur donner du pouvoir et de l'importance y aurait sans nul doute contribué. Pour autant, le législateur s'est permis de redécouper ces compétences, volontés et faits ont donc été complètement dissociés. De plus, ces infractions qui étaient jusqu'alors de la compétence des TMC étaient souvent traitées par ces derniers et ne méritaient pas en quelques sortes d'être réattribuées aux juridictions de droit commun.

De plus, bien que la juridiction n'ait pas expressément la possibilité de connaître des contraventions, ce « pouvoir » lui est donné par la compétence matérielle par connexité. En effet, le principe de connexité développé par l'article 203 du Code de procédure pénale permet d'étendre à la compétence des TM, certaines infractions et contraventions contenues dans le Code pénal. L'article 203 du code de procédure pénale dispose que « *les infractions sont connexes soit*

lorsqu'elles ont été commises en même temps par plusieurs personnes réunies, soit lorsqu'elles ont été commises par différentes personnes, même en différents temps et en divers lieux, mais par suite d'un concert formé à l'avance entre elles, soit lorsque les coupables ont commis les uns pour se procurer les moyens de commettre les autres, pour en faciliter, pour en consommer l'exécution ou pour en assurer l'impunité, soit lorsque des choses enlevées, détournées ou obtenues à l'aide d'un crime ou d'un délit ont été, en tout ou partie, recelées ». Cet article étendu au domaine maritime, permet aux TM de connaître d'infractions qui ne sont pas énumérés au sein du CDPMM modifié ou même du code des transports. Cela étend sans nul doute ses prérogatives, ce qui est heureux au vu de la restriction opérée par la réforme. Néanmoins, cette nouvelle possibilité est ambiguë, car elle permet aux TM de connaître des contraventions alors même que cela n'entre pas dans ses compétences. Finalement, et comme le relève très justement Loïc de Graëve, « *on comprend mal pourquoi la nature même de l'infraction influe moins que la connexité sur les règles de compétence* »²⁶.

Dès lors que la compétence matérielle du TM est constatée, il faudra savoir qu'elle sera le tribunal géographique compétent pour connaître de l'action. C'est ce qu'on appelle la compétence territoriale.

Compétence territoriale

Les TMC peu nombreux, étaient institués dans les chefs lieux de certaines régions de France métropolitaine désignées par décret. Quatorze TMC avait été mis en place, parmi lesquels nous pouvons citer Dunkerque, Boulogne-sur-Mer, le Havre, La Rochelle, Bordeaux ou encore Marseille. Ils étaient compétents pour juger de *certaines infractions maritimes* et statuaient en dernier ressort. Dans les départements et territoires d'outre-mer, les tribunaux de droit commun gardaient compétence pour statuer sur les délits énumérés au CDPMM. Avaient alors été très critiqués le nombre et la place des ces tribunaux puisque leur activité semblait très

26 L. De Graëve, *Quand le droit pénal français procède au cabotage législatif*, Droit pénal 2013

disparate suivant les régions, certains tribunaux ne statuant quasiment plus alors que d'autres voyaient le nombre d'affaire dépasser les 30 par an.

Bien que ces quatorze tribunaux aient tous compétences territoriales pour connaître des infractions maritimes, aucune règle de compétence à proprement parler n'avait été mise en place. De ce fait, en 1986, le législateur dut modifier l'article 37 alinéa 2 du CDPMM qui disposait alors 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* ». Cette modification a été grandement louée permettant enfin de déterminer avec certitude la compétence territoriale des TMC.

La réforme de 2012 remanie pourtant en profondeur ces règles de compétences territoriales. Les TM sont désormais institués auprès des tribunaux de grande instance ou même des tribunaux de première instance. Cela permet notamment de mettre en commun le greffe, le parquet mais aussi la juridiction d'instruction pour une homogénéisation des procédures.

La loi, elle-même, a déterminé des règles de compétences territoriales prenant en compte le fait que les tribunaux étaient moins nombreux mais aussi du fait de la spécificité de l'activité maritime, étant entendu par spécificité, le caractère international. Auront aussi compétence, le tribunal du port où le navire a été immatriculé, mais aussi le port où la personne mise en cause a été débarquée ou encore le lieu d'attachement en douane du navire (...).

Néanmoins, la réforme entraîne dans la même foulée une situation malheureuse. Les textes prévoient que les magistrats relevant d'un tribunal maritime seront exclusivement compétents pour les délits maritimes mais une concurrence peut être exercée par les (autres) magistrats compétents en vertu des critères de droit commun. Cette concurrence de compétence de juridictions est à nouveau en

totale contradiction avec la volonté initiale du législateur et l'aboutissement de la réforme. À nouveau, le cloisonnement des compétences est flou et parfois les TM seront obligés de se dessaisir d'affaire alors même qu'à la lecture des nouveaux textes, ils auraient du être compétents.

Enfin, la réforme procède à un net changement, puisque le titre IV de l'ordonnance est dédié aux compétences des territoires d'outre-mer. L'ordonnance prévoit que les tribunaux de grande instance disposeront des mêmes règles de compétence territoriale que les tribunaux se trouvant sur le continent. Ils pourront donc connaître de certaines affaires dans les mêmes conditions que les tribunaux continentaux alors même que ce pouvoir ne leur était pas dévolu au préalable puisqu'il était déjà prévu que les tribunaux de droit commun devaient statuer sur les affaires spécifiques au milieu maritime . Ce grand pas effectué par la réforme est très honorable, permettant à la fois de prendre en considération les spécificités de ces territoires tout en les « normalisant ». Le CDPMM nouvellement écrit s'applique donc dans toutes ses spécificités à toutes les terres françaises sans distinctions. Le titre IV de l'ordonnance permet d'adapter les dispositions de l'ordonnance à l'outre-mer en prenant en considération leur organisation administrative mais aussi la compétence dévolue aux collectivités et départements d'outre-mer.

Ainsi, pour savoir avec exactitude le tribunal maritime territorialement compétent suivant les situations, le code de procédure pénale a été remanié en ces articles 43, 52, 382 et même 706-42. Ce choix est singulier, car par principe, toute loi ou tout texte devrait lui-même pouvoir énumérer les cas où il s'applique et les tribunaux compétents dans telle ou telle situation. La critique est donc unanime et à nouveau la même, le manque de lisibilité est flagrant. Après avoir déterminé que ce sont bien les tribunaux maritimes qui sont compétents, il faudra se reporter au code de procédure pénale pour savoir quel est le tribunal territorial compétent, ce manque de cohérence sera sans nul doute une critique redoutable apportée à la réforme du 7 novembre 2012.

B. Les nouvelles règles de procédure

L'ordonnance du 2 novembre 2012 a réformé amplement les règles de procédure relatives au CDPMM. Certaines règles émanent encore de la loi de 1926 mais elles ont été remaniées conformément aux attentes mais surtout conformément au code de procédure pénale. D'autres dispositions ont totalement innové, elles se retrouvent aujourd'hui au sein du code des transports. Néanmoins, le fait que ces dispositions se retrouvent aujourd'hui dans le code des transports apparaît comme un non sens, puisque le code des transports aurait du être rédigé dans son entier à droit constant. Le fait que des dispositions y aient été incorporées ne respecte pas forcément cette volonté. Néanmoins, pour bien appréhender ces nouveautés d'une ampleur considérable, il convient d'analyser successivement les règles rénovées se trouvant dans le CDPMM puis les *nouvelles* règles incorporées au sein du code des transports.

1. Reprise et actualisation des règles de la loi de 1926

Le nouvel article 16 de la loi de 1926 précise que les infractions dites maritimes doivent être poursuivies et instruites conformément aux dispositions du Code de procédure pénale et du code des transports. C'est d'ailleurs déjà une innovation toute particulière, car pour la première fois, la procédure pénale pourra être exactement applicable au droit pénal maritime. Un alignement des règles de procédures était très attendu car rien ne justifiait que le TMC puisse déroger à ces règles d'une importance particulière en matière de répression et de limitation des libertés. Effectivement la phase d'instruction des TMC était constamment imbriquée dans l'enquête préliminaire mais aussi dans l'enquête nautique, il était dès lors

impossible de déterminer avec certitude si la phase d'instruction avait respecté les droits du prévenu. De plus, l'instruction opérée par l'agent des affaires maritimes ne ressemblait en rien à une véritable instruction. Les parties n'étaient que très rarement entendues et de ce fait cette phase se limitait à la prise d'une ordonnance de clôture mettant tout bonnement fin à la procédure.

Quant aux procédures d'audience, elles étaient totalement anachroniques, complètement en dehors de ce que prévoit le Code de procédure civile, et ne respectaient surtout pas les dispositions du Code de procédure pénale.

Enfin, l'alignement avec le Code de procédure civile permet de mettre en place de véritables jugements qui seront obligatoirement motivés, alors que les délibérés des TMC n'étaient pas réellement rédigés et que la jurisprudence était inexistante... Cet ajustement est louable et nous espérons qu'il ne sera plus jamais remis en cause. Les TM demeurent des juridictions d'exceptions mais leurs spécificités procédurales, jugées à de nombreuses reprises comme les desservant, ont été abolies.

De plus, la loi de 1926 nouvellement rédigée permet une meilleure cohérence entre les constatations d'infractions et leur étude. Les infractions maritimes devront désormais être transmises au ministère public ainsi qu'au directeur interrégional de la mer (article 18 du CDPMM modifié) qui pourra dès lors être compétent pour connaître des contraventions de 4ème classe.

Le capitaine reste maître des infractions commises à bord. Il dispose de pouvoirs judiciaires pour conserver les preuves des infractions maritimes et pour rechercher les auteurs de ces dernières. Néanmoins, le capitaine a l'expresse obligation de prévenir le procureur de la République compétent afin que ce dernier puisse ordonner toute mesure nécessaire à l'enquête, allant parfois même jusqu'au déroutement du navire au port le plus proche. Que la navire se trouve alors en eaux françaises ou en eaux étrangères n'a pas d'influence à proprement parler sur l'enquête principale. Dans le premier cas, le procureur de la République aura

directement les pièces en corrélation avec l'infraction entre ses mains alors que dans la seconde hypothèse, le capitaine devra les déposer auprès de l'agent consulaire.

Lorsque le capitaine, au vu de son enquête à bord et des mesures émises par le procureur de la République, estime que la personne a effectivement commis une infraction réprimée par les textes, il devra par tout moyen la transférer aux autorités compétentes pour la juger. L'article 24 nouveau du CDPMM met en place cette procédure lorsque la personne a commis un crime ou un délit. Dès l'arrivée dans un port français, la personne devrait être remise à l'autorité maritime et le procureur de la République devra en être informé. Cette obligation qui pèse sur le capitaine est une obligation stricte et punie par le CDPMM à l'article 27, de 3 750 euros d'amende sans peine d'emprisonnement.

De plus, le capitaine ne peut plus bénéficier d'un blanc-seing puisque l'autorité consulaire pourra enquêter à son encontre lorsqu'il a commis une infraction, qu'elle soit ou non en rapport avec le monde maritime. Désormais, la protection très importante dont pouvait bénéficier le capitaine est levée.

2. Nouvelles règles incorporées dans le code des transports

a. L'appel

L'appel contre les décisions du TMC n'avait jamais été possible. Dès la mise en place de ces juridictions, il avait été décidé que leurs jugements devaient être rapides : « *en mer, les moindres fautes sont graves par les funestes conséquences qu'elles peuvent entraîner. Si ces fautes ne sont pas réprimées sur le-champ, la punition est illusoire* »²⁷.

Néanmoins cette impossibilité de faire appel des décisions en droit et surtout en matière pénale est de plus en plus contestée. Ainsi, depuis plus de 10 ans déjà (décision du 1^{er} janvier 2001) , l'appel est obligatoire en matière criminelle et cela

27 Décret-loi du 24 mars 1852 instituant le CDPMM, rapport au prince-président de la République

aurait du être identique en matière pénale maritime. Pourtant le CDPMM permettait simplement au condamné de contester le jugement rendu par un pourvoi en Cassation et son article 31 précisait que le pourvoi devait avoir pour motif soit la violation de la loi soit la fausse application de cette dernière.

Par ailleurs, la possibilité de faire appel des jugements du tribunal semblait être exclue implicitement par l'article 93 Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM), aux termes duquel pouvait être formé un pourvoi en cassation contre ces jugements alors même qu'aucune allusion n'était faite quant à l'appel. Le problème est que le code de procédure pénale, en son article 496 dispose que « *les jugements rendus en matière correctionnelle peuvent être attaqués par la voie de l'appel* ». Il y avait donc un désaccord entre les deux dispositions.

Bien que la Cour de cassation ne se soit pas prononcée de prime abord sur ces questions, il était plus que probable que la réforme s'y attèle, le contraire eut été incompréhensible, et pourtant, le législateur français s'était fondé sur la Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et des libertés fondamentales pour autoriser un tel écart. En effet, en application de l'article 2 du Protocole numéro 7 de la-dite Convention, « *toute personne déclarée coupable d'une infraction pénale par un tribunal a le droit de faire examiner par une juridiction supérieure la déclaration de culpabilité ou la condamnation. L'exercice de ce droit, y compris les motifs pour lesquels il peut être exercé, sont régis par la loi. Ce droit peut faire l'objet d'exceptions pour des infractions mineures telles qu'elles sont définies par la loi ou lorsque l'intéressé a été jugé en première instance par la plus haute juridiction ou a été déclaré coupable et condamné à la suite d'un recours contre son acquittement* ».

Le législateur français s'était engouffré dans la brèche ouverte par cet article puisqu'il permettait en outre d'aménager des exceptions, à l'unique condition qu'elles soient définies par la loi et tel était le cas d'espèce. De plus, la Cour de cassation (juridiction supérieure) exerçait simplement un contrôle de l'application de la loi.

Afin de contrer ces arguments pourtant issu de la Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et du citoyen, certains se référaient au Pacte international relatif aux droits civils et politiques et plus précisément en son article 14-5 qui dispose que « toute personne déclarée coupable d'une infraction a le droit de faire examiner par une juridiction supérieure la déclaration de culpabilité et la condamnation conformément à la loi ». Le législateur français a donc interprété cet article comme il suit : « Le Gouvernement de la République interprète l'article 14 paragraphe 5 comme posant un principe général auquel la loi peut apporter des exceptions limitées. Il en est ainsi, notamment, pour certaines infractions relevant en premier et dernier ressort du Tribunal de Police ainsi que pour les infractions de nature criminelle. Au demeurant les décisions rendues en dernier ressort peuvent faire l'objet d'un recours devant la Cour de cassation qui statue sur la légalité de la décision intervenue. »

Ainsi, comme nous pouvons le voir, le législateur français s'était à diverses occasions protégé contre les attaques potentielles à l'encontre de cette absence d'appel. De plus, constitutionnellement, rien ne peut obliger le législateur à mettre en place la voix de l'appel puisque cette dernière n'a pas de valeur constitutionnelle à proprement parler. Néanmoins, certains auteurs ont considéré que la voix de l'appel devait être obligatoire puisque qu'elle devait être inclus dans le concept bien plus large de « droit de la défense » dont la Cour de cassation et le Conseil Constitutionnel ont à de nombreuses reprises affirmés le caractère constitutionnel en tant que « principes fondamentaux reconnus par les lois de la République ». Le débat était donc ouvert et dans le cas d'espèce aucune solution ne semblait, juridiquement en tout cas, plus contestable qu'une autre. Pour autant, c'est plutôt sur le plan « humain » que cela semblait poser certains problèmes.

La réforme opère un léger remaniement à ce niveau là en instituant l'appel. Cette mise sur un pied d'égalité de toutes les juridictions est conforme aux attentes et ne dénature pas vraiment la raison d'exister des tribunaux maritimes.

Elle met fin au « *désir de l'administration de garder la haute main sur la justice*

maritime et d'écarter tout contrôle des organes judiciaires »²⁸.

b. Le remaniement des règles procédurales

Le CDPMM ne précisait pas réellement quelles étaient les personnes habilitées à constater les infractions, il fallait en effet, se tourner vers le code des transports pour cela. La réforme de 2012 ne vient pas modifier le code des transports sur ce point mais élargie considérablement le nombre des personnes qui seront désormais compétentes pour constater les infractions.

À la lecture du code des transports, étaient compétents les officiers et les agents de police judiciaire ainsi que les fonctionnaires judiciaires. Désormais, il faudra y ajouter les commandants en second des bâtiments de l'État et les chefs de bord des aéronefs de l'État ainsi que le délégué du littoral, les inspecteurs de l'environnement (...) ²⁹.

De plus, le CDPMM ne précisait pas quelles étaient les personnes habilitées à constater les infractions en matière d'échouement, de perte, d'abordage etc. De ce fait, la réforme précise désormais, en incorporant deux nouveaux articles au code des transports (L. 5263-6 et L. 5273-4) quelles sont les personnes compétentes pour constater ces infractions. Ces deux nouveaux articles renvoient aux articles L5222-1, L5262-4 et L5263-6 du code des transports. Le législateur a donc pris en compte les « nouvelles personnes » habilitées à connaître des infractions en décrivant à chaque fois rôle et compétence. Ce descriptif permet une meilleure lisibilité du droit et permet au juge, au justiciable ou aux agents de connaître avec certitude la place de chacun et le rôle qu'ils auront à jouer dans telle ou telle situation.

De plus, la réforme précise qu'une fois que ces infractions ont été constatées,

28 M. Renaut; *Le tribunal maritime commercial doit-il se réformer ou disparaître?* Droit maritime français 651, page 684

29 Code des transports, articles L5222-1, L5262-4 et L5263-6

les personnes compétentes devront informer le plus rapidement possible le procureur de la République en lui transmettant les procès-verbaux de constatation des infractions. L'autorité du port ainsi que le directeur inter-régional de la mer peuvent, s'ils le jugent indispensable, émettre toute remarque à l'encontre du prévenu et transmettre des informations complémentaires au procureur.

Afin que le tribunal maritime puisse se maintenir, son architecture étant archaïque, de nombreuses modifications devaient être apportées. Ainsi la réforme a notamment corrigé les difficultés liées aux règles de procédure et de saisine du Tribunal Maritime. Ainsi, ont été remaniés la phase d'enquête, le jugement en lui-même mais aussi les recours possibles.

Une harmonisation opérant une meilleure lisibilité du droit pénal maritime

Auparavant, les règles de saisine étaient simples. Le président du tribunal était saisi par l'administrateur des affaires maritimes dans les cas prévus aux articles 31, 33 et 35 du CPDMM. Cette saisine pouvait s'effectuer soit par la transmission d'un procès-verbal (si les faits étaient constitutifs d'une contravention de police) soit par la transmission d'un dossier d'enquête préliminaire. En ce qui concernaient les contraventions et les délits prévus par les articles 80 à 85 du CPDMM, l'administrateur des affaires maritimes pouvaient saisir soit le président du TMC, soit le procureur de la République. L'article 86 du code expliquait que la saisine devait être effectuée *« au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins [l'administrateur] dans les conditions qui sont déterminées par un règlement d'administration publique »*. Ainsi, le Procureur de la République n'était pas systématiquement tenu au courant des infractions et des enquêtes mises en place. Mais le problème résidait surtout dans le fait que l'enquête contradictoire devait être effectuée par l'administrateur des Affaires maritimes qui assumait alors plusieurs rôles.

Ainsi, le règlement d'administration publique prévu par le décret du 24 août 1963, prévoyait dans les faits une instruction par l'administrateur des Affaires maritimes qui disposait alors des pouvoirs conférés à un juge d'instruction. Une vive critique pouvait être apportée à cette procédure d'enquête. En effet, elle ne respectait aucune règle de procédures, la règle de présomption d'innocence étant inexistante tout comme le caractère contradictoire attaché à ce genre de procédure.

De plus, les phases d'enquête et d'instruction étaient toutes deux placées entre les mains de l'administrateur des Affaires Maritimes, les deux phases étaient donc très souvent confondues. Pendant la phase d'instruction, l'administrateur disposait aussi d'un pouvoir toutefois réservé au juge des libertés et de la détention, celui de mettre en détention provisoire. Là encore le droit commun n'était pas respecté puisque depuis la loi en date du 15 juin 2000³⁰, le juge d'instruction ne disposait plus de ce pouvoir, ce dernier ayant été transféré au juge des libertés et de la détention.

La réforme semble avoir amoindrie la place pourtant primordiale de l'administrateur des Affaires Maritimes; ce rôle était sans aucun doute justifié par la particularité du domaine en cause mais sa prépondérance ne saurait contrevenir à l'exigence de conformité au droit commun.

En outre, cette réforme a clarifié et mis un terme à ce processus, en harmonisant les règles de procédures applicables, notamment en ce qui concerne la recherche et la constatations des infractions, mais aussi l'enquête et les poursuites à proprement parler. En effet, bien que l'ordonnance s'applique à donner une définition précise et transversale de la notion d'infraction maritime elle doit aussi déterminer les conditions dans lesquelles elle doit être constatée et donc les personnes habilitées à verbaliser le personnel naviguant.

30 Loi n°2000-516 du 15 juin 2000 renforçant la protection de la présomption d'innocence et les droits des victimes, J.O n°138 juin 2000, p. 9038

Le but fondamental de l'ordonnance est de mettre fin au chaos antérieur, où le juriste devait, suivant les cas, se référer soit au CDPMM soit au code pénal de droit commun. Ainsi, le titre II de l'ordonnance énumère les personnes habilitées à constater les infractions, mais cela suppose aussi une modification de la cinquième partie du code des transports, alors que ce dernier n'est toujours pas entré en vigueur.

Par ailleurs, Le 16^{ème} point de l'article 8 de l'ordonnance est ainsi rédigé : « *les infractions maritimes mentionnées aux articles 2 et 17 sont poursuivies, instruites et jugées conformément aux règles du code de procédure pénale et de la cinquième partie du code des transports sous réserve des dispositions particulières fixées par la présente loi* ». L'harmonisation tant attendue du CPP et de l'ancien CDPMM est enfin entreprise. Elle permet une meilleure lisibilité du droit pénal maritime, ce qui lui permet de garder sa spécificité. Cela lui offre aussi la possibilité de s'inscrire dans une volonté communautaire devant permettre au justiciable une parfaite compréhension du droit et des règles qui lui sont applicables.

L'instruction: une phase de coopération entre les Affaires Maritimes et le Ministère public

Le reproche constant émis à l'encontre des TMC était qu'ils jouaient énormément sur leur spécificité à tel point que même les phases d'instruction étaient spéciales. La réforme opère un réel changement très attendu en instaurant de nouvelles modalités d'enquête et d'instruction qui sont conformes aux principes de droit commun.

Ainsi les articles 5 à 7 de l'ordonnance redéfinissent les conditions dans lesquelles les infractions doivent être constatées, le législateur a opéré une harmonisation en ce qui concerne les agents habilités à verbaliser. Ces derniers sont désormais les mêmes que ceux fixés dans le code des transports. Ainsi est inséré un

article L5111-4 dans ce code et rédigé comme suit : « *sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° et 10° de l'article L5222-1, ainsi que les agents des douanes* ». L'article L5222-1 prévoit quant à lui, que les commandants des bâtiments de l'État, les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps techniques (...) sont habilités à constater les dites infractions.

De plus, le législateur a été dans l'obligation de donner compétence aux délégués à la mer et au littoral mais aussi aux inspecteurs de l'environnement (et ce pour se conformer aux nouveaux ajouts opérés par le code de l'environnement lui-même) pour verbaliser les dites infractions.

L'article 8 de l'ordonnance quant à lui, précise les domaines pour lesquels l'infraction aura qualité de contravention maritime. Ce seront désormais les directeurs inter-régionaux qui devront être tenus au courant des infractions. Les procès-verbaux d'infractions maritimes doivent en effet, leur être transmis, mais doivent aussi être transmis au Procureur de la République. Cette mention met en place une sorte de partenariat entre les Affaires maritimes et le Ministère public et permet d'éviter toute concurrence des poursuites³¹. En effet, une relation étroite existe désormais entre l'administration des Affaires Maritimes et le Ministère public, ce qui s'inscrit parfaitement dans la volonté d'harmonisation des procédures du droit commun.

De plus, ce même article, fait référence à de nombreuses règles de procédure pénale que doivent respecter notamment les autorités, capitaines et commandants de bord en ce qui concerne les phases d'enquête. Par ces dispositions, le législateur entend harmoniser les procédures applicables en droit pénal maritime et les procédures de droit pénal général. La modernisation opérée permet donc d'aligner

31 En 1992, le comité central d'enquête avait souligné dans son rapport sur « *la coordination des actions de l'Etat en mer* » les difficultés à sanctionner les infractions commises en mer en raison de la dispersion des poursuites

les règles pour une meilleure lisibilité du droit.

Par ailleurs, l'autorité administrative est désormais dans l'obligation d'informer immédiatement le Procureur de la République et de lui adresser un rapport faisant état de l'infraction dont il a eu connaissance. Cela permet sans aucun doute au Parquet de retrouver la maîtrise de la conduite de l'enquête, puisque qu'il peut ordonner que toute mesure soit prise afin de préserver le navire, sa cargaison et la sécurité des personnes³².

Mais outre la volonté d'harmoniser ces dispositions avec le code de procédure pénale, la volonté du législateur semble aussi aller dans le sens de la Convention Européenne de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales qui oblige les États à proposer une bonne lisibilité de la justice à tout citoyen.

Par une mauvaise définition de l'infraction maritime, voir même une absence systématique de cette dernière, de nombreuses situations échappaient aux TMC. Dans sa réforme de 2012, le législateur s'est attaché à en donner une définition relativement précise, circonscrivant le champ d'application des Tribunaux maritimes mais permettant aussi une meilleure lisibilité de la justice.

32 Article 8 de l'ordonnance du 2 novembre 2012 20° « [...] *L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République, qui peut ordonner le déroutement du navire* ».

Titre 2. La réforme du droit pénal maritime

L'ordonnance du 2 novembre 2012 a opéré une réforme à deux niveaux. Une réforme institutionnelle, procédurale mais aussi une réforme concernant la matière pénale maritime. Ainsi, la réforme répond à une critique unanime concernant les infractions maritimes, en en donnant enfin une définition. Cette définition permet en outre, de séparer ces infractions exclusivement maritimes des infractions à *coloration* maritime se trouvant entre autre dans le code pénal. Cette définition est riche de détails et s'inscrit dans une définition plus large déjà donnée et interprétée sur le plan international. S'alignant donc sur des considérations plus large ce qui suscite l'approbation des professionnels, l'ordonnance semble redonner sa place à cette juridiction d'exception.

Néanmoins, l'écriture de l'ordonnance porte à ambiguïté. Effectivement le titre III est dénommé « *sanctions pénales* » alors même que ce titre contient à la fois les dispositions concernant les sanctions mais aussi les infractions et incriminations. Sa rédaction n'est pas parfaite mais cela n'enlève en rien l'apport considérable de cette ordonnance. En effet, elle permet une nouvelle conception, celle d'un système pénal maritime intégré dans un système judiciaire global, tout en gardant cette spécificité maritime.

Le Conseil Constitutionnel n'a pas supprimé purement et simplement l'existence des TM. Par cet acte, il a aidé à renforcer sa place et donc paradoxalement sa légitimité au sein des autres juridictions françaises. Afin de légitimer ce second souffle, l'ordonnance de 2012 doit permettre une répression plus efficace de l'infraction maritime ce qui sous entend d'en donner une définition, l'ancien CDPMM ne faisant que dresser une liste parfois exhaustive des infractions pouvant relever des TMC. De plus, certaines infractions étaient éparpillées entre le CPDMM et le code pénal ce qui rendait leur répression beaucoup moins efficace.

Outre ce devoir que l'on pourrait qualifier d'obligation, l'ordonnance a du prévoir une répression plus efficace de ces infractions. Elle a donc du faire évoluer les

sanctions déterminées préalablement au sein du CDPMM afin de les harmoniser avec les sanctions de droit pénal commun. En effet, très critiquée sur ce point précis, la réforme s'est attachée à clarifier les sanctions dont les tribunaux pouvaient user afin de « justifier » de son existence. Il avait été dit que le CDPMM était devenu bien moins sévère que le code pénal alors même que l'existence de ce code était justifié par la volonté d'une répression plus sévère et plus rapide. Pour autant, la juridiction qui allait avoir connaissance de l'infraction maritime ne pouvait être prédit avec certitude puisqu'aucun périmètre défini n'avait été mise en place quant à la notion d'infraction maritime.

Le travail opéré par le législateur est d'une importance considérable et nous espérons que cette réforme ira dans le sens de l'harmonisation. Déjà, elle s'attache à définir une infraction purement maritime et les sanctions qui en découlent tout en conciliant autant que possible les exigences du droit pénal général avec celles du droit pénal maritime.

A. Nouvelle définition de l'infraction maritime

1. Une définition uniforme de l'infraction maritime

Le Tribunal Maritime (TM) est actuellement défini comme une juridiction spéciale devant juger de certaines infractions maritimes commises à bord de navires sous pavillon français. Mais il juge également de certaines infractions maritimes commises à bord de navires étrangers mais dans les eaux territoriales françaises.

La définition parle de *certaines infractions*, et c'est là une nouveauté incontestable et très appréciable. Devant l'absence totale d'une définition de

l'infraction maritime par les textes précédents, un empiètement et un concours de compétence entre le droit pénal maritime et le droit pénal étaient quasiment inévitables.

Les TMC avaient été institués pour juger des contraventions et des délits commis à bords des navires français à conditions que ces derniers soient expressément référencés par le CDPMM. On y excluait les crimes et les infractions commises par des mineurs. Les TMC ne pouvaient connaître que des infractions qui étaient énumérées aux articles 36 et suivants du code. Cet article 36 avait pour particularité bien étonnante de renvoyer à d'autres articles du CDPMM, sans jamais préciser pourquoi on pouvait dire que ces infractions étaient *maritimes*.

Finalement, c'est la doctrine qui a essayé de déterminer en quoi une infraction présente dans le CDPMM était maritime. On disait alors que ces infractions avaient une « *forte coloration maritime* »³³, la difficulté résidant encore une fois dans l'absence manifeste de définition. Une même infraction pouvait à la fois relever du CDPMM parce s'étant produit à bord d'un navire, elle détenait cette coloration maritime, mais aussi relever du code pénal.

Ce morcellement était contraire à toute logique car d'une part les peines prévues par les deux codes n'étaient, le plus souvent, pas identiques alors que les infractions l'étaient et d'autre part parce qu'il aboutissait à la mise en place de situation paradoxale, une même infraction relevant simultanément de deux codes différents.

De plus, le CDPMM a parfois eu l'audace de créer des infractions particulières, on pourrait citer en ce sens, le fait de ne pas porter secours à une personne en danger. Cette infraction a été élaborée et modifiée et a surtout évolué au fil du temps au sein du code pénal. Paradoxalement, cette infraction du CDPMM n'a jamais été affinée au fil du temps, si bien qu'elle a fini par être anachronique

33 M.Ndende et H. Daoulas, *Tribunaux maritimes commerciaux*, Répertoire Dalloz, septembre 2000

mais surtout complètement différente de l'infraction présente dans le code pénal.

Cet exemple met en exergue le fait que l'infraction maritime, de part son absence de définition avait du mal à coexister avec un code pénal à jour; pour des infractions similaires, un manque de cohérence flagrant entre les deux codes était donc sans cesse relevé.

Ainsi, comme nous venons de le voir, certaines infractions pouvaient donc à la fois relever du CDPMM et du code pénal, et l'élément maritime de l'infraction ne suffisait pas dans nombre de cas, à donner compétence aux TMC. Pourtant si l'infraction était aussi visée par le CDPMM c'est, du moins on aurait pu le croire, parce que l'élément maritime la composant paraissait s'ajouter à l'élément pénal général. La compétence des TMC, dans un tel cas, n'aurait jamais du être remise en cause, mais devant l'absence d'une définition de l'infraction *maritime*, rien ne pouvait donner plus compétence aux TMC qu'aux juridictions pénales de droit commun. À titre d'exemple, on pourrait citer les négligences et les défauts de vigilance des marins qui étaient réprimés par le CDPMM mais qui, lorsqu'ils entraînent des conséquences dommageables, pouvaient aussi correspondre à l'infraction de coups et blessures définie dans le code pénal.

Devant de telles situations, la solution inéluctable aurait été de retenir la compétence de principe des TMC en vertu de l'adage latin *specialia generalibus derogant*, mais dans la pratique tel n'était pas le cas. Les TMC devaient souvent se dessaisir de l'affaire au profit des juridictions pénales de droit commun, l'élément criminel l'emportant sur le caractère maritime de l'infraction. La Cour de cassation avait en effet estimé qu'il « *y a conflit de juridictions nécessitant un règlement de juges conformément aux articles 657 et suivants du code de procédure pénale, lorsqu'un tribunal correctionnel et un tribunal maritime commercial se trouvent régulièrement saisis de la connaissance des mêmes délits et de délits connexes commis à l'occasion du même fait [...]. Il y a lieu, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice, de soumettre à la juridiction du droit commun l'ensemble*

de l'affaire »³⁴.

L'argument permettant de justifier un tel dessaisissement résidait dans le fait que les tribunaux maritimes commerciaux disposaient d'un domaine d'action plus restreint que les tribunaux de droit commun. Pour autant, une telle solution ne pouvait être jugée valable, négligeant la place et l'étendue des pouvoirs des TMC. Cette analyse rendait caduque l'importance des TMC et permettait aux commentateurs de remettre en cause l'existence des TMC puisque ces derniers se voyaient bien trop souvent dessaisi de leur compétence. La doctrine ayant à de nombreuses reprises estimé que ce manque de cohérence ressortait du fait de l'absence d'une définition de *l'infraction maritime*, il fallait remédier à cela afin que la place des futurs TM ne soit pas à nouveau bafouée.

De plus, le manque de clarté d'une définition de l'infraction maritime rendait la saisine des tribunaux difficile pour le justiciable qui se voyait traduit devant une juridiction qu'il n'avait pas saisi. Mais surtout cela avait des conséquences particulièrement préjudiciables au bon fonctionnement de la justice et surtout à l'égalité des citoyens devant elle. En effet, les peines applicables pouvaient différer d'un code à l'autre, les voies de recours n'étaient pas les mêmes, etc.

Antérieurement, le CDPMM listait les-dites infractions selon un critère de caractère (ou coloration) maritime mais sans efficacité concrète. Certaines infractions étaient maritimes car elles ne pouvaient se concevoir que dans le cadre d'une activité maritime, tel était le cas des accidents de mer, des fautes de navigation, des fautes dans la sûreté du navire, etc. D'autres étaient maritimes parce que commises par un membre de l'équipage à bord du navire et bien qu'aucun réel caractère maritime ne puisse leur être attribué, elles étaient sanctionnées par le CDPMM, alors même que de tels actes ne semblaient pas devoir être réprimés par une juridiction dite d'exception.

34 Cass. Crim. 2 juin 1977, *Bull. Crim.* n°200

Le reproche le plus considérable en la matière était le manque de clarté évident de ces infractions et leur manque d'évolution. En effet, les peines et les définitions des infractions inscrites dans le code pénal ont évolué au fil des ans, ce qui n'a pas été le cas des infractions du CDPMM qui faisaient, par exemple, référence à la notion de blessure grave sans renvoyer à la notion d'incapacité permanente, l'infraction demeurant ainsi incomplète.

En premier lieu, il convient de rappeler que le champ de la réforme doit aussi être appréhendé comme la volonté d'accroître l'homogénéité du monde maritime. C'est-à-dire qu'il doit permettre de couvrir des infractions commises par des professionnels mais aussi par des plaisanciers dès lors que le navire bat pavillon français. En ce sens et pour mettre fin au manque de clarté évident, la notion de navire employée est celle donnée par le code des transports en son article L5000-2 : *« sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code :*

1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affectée à celle-ci ;

2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigations maritime, affectés à des services publics à caractères administratifs ou industriel et commercial ».

Ainsi, l'infraction maritime ne pourra être dénommée comme telle et réprimée par le TM que si elle a été commise par tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation. Ce rappel permet de délimiter les contours de la compétence du TM. La notion de navire permet de mettre en place une armature autour du pouvoir confié au tribunal, et permet d'asseoir sa compétence. Elle justifie aussi d'une unité de la peine encourue par un marin qu'il soit professionnel ou non, bien qu'à cet égard, le juge puisse modeler sa sanction en fonction de ce critère.

Ce rappel semble bien dérisoire, pourtant c'est la premières fois qu'une définition homogène du navire est donné, et cela permet enfin de circonscrire un périmètre, assez large, autour de l'infraction maritime. Cette infraction ne pourra

relever des TM si et seulement si, elle a été commise à bord d'un navire relevant de la définition donnée par le code des transports. L'infraction doit donc présenter une caractéristique nautique particulière, dérogeant aux caractéristiques propres au droit commun.

En second lieu, certaines infractions relevant ultérieurement du code pénal, peuvent désormais relever de la compétence des TM dès lors qu'elles sont en lien avec la sécurité du navire ou de la navigation. Tel est le cas de certains délits touchant à l'intégrité des personnes ou encore de la mise en danger d'autrui. L'ordonnance est désormais construite pour que certaines des infractions relevant du code pénal puisse être réprimées par les TM. L'ordonnance précise alors la compétence exclusive de la juridiction pénale pour ces infractions, puisque dès lors que les infractions ont un lien avec la sécurité du navire, elles relèveront de la compétence des TM. Et pour déterminer quelles sont les infractions touchant à la sécurité du navire, l'ordonnance se rattache aux conventions internationales elle y intègre la convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer signée à Londres en 1972 (RIPAM/COLREG), la convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer, faite à Londres en 1974 (SOLAS), la convention internationale de 1978 amendée sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW). Finalement, le TM réprimera les délits causés par des manquements graves aux règles de circulation en mer, aux règles de circulation sur les fleuves et sur les canaux, et aux obligations de sécurité, de vigilance et de prévoyance.

Un net pas en avant est donc opéré par la réforme, c'est bien la première fois que sont intégrées les règles internationales en matière de sûreté et de sécurité maritime. Cela permet en outre, une homogénéisation entre l'échelon interne et l'échelon international, ce qui représente un atout considérable pour cette ordonnance car elle s'inscrit dans une perspective internationale.

Désormais, lorsqu'il jugera un délit, le TM pourra connaître des infractions connexes à ce dernier et même si elles sont sans rapport avec le domaine maritime,

ce qui lui était auparavant complètement défendu.

En effet, les TMC ne pouvait connaître que de l'infraction principale et ce sous les conditions déjà évoquées antérieurement. Dorénavant, les TM auront pouvoir pour connaître de ces délits connexes à conditions que l'infraction connexe entre dans l'une de ces quatre catégories ci-dessous :

- infraction qualifiée de simple contravention
- coups et blessures involontaires
- vandalisme
- délit de fuite

Le pouvoir des TM sera donc étendu à des infractions dont ils ne pouvaient avoir connaissance auparavant. La situation peut parfois être critiquable. En effet, par essence, les TM n'ont pas compétence pour connaître des contraventions, ce pouvoir étant donné aux juridictions de droit commun. Pourtant, lorsque cette contravention est connexe à une infraction pour laquelle le TM est compétent, il pourra aussi avoir à connaître de cette contravention. Cette situation est donc relativement particulière, s'ensuivront sans doute des problèmes d'adaptation. Est-ce que les TM devront appliquer purement et simplement les peines prévues pour les contraventions ou devront-ils les adapter? La doctrine soulève déjà ce genre de question et se demande s'il n'aurait pas fallu regrouper sous une même tête infraction et contravention. Pour autant, la situation n'est pas nouvelle, puisque en matière de contravention dites générales, les juridictions civiles (Tribunal de Grande Instance) et pénales (le tribunal de police) ont compétence pour les juger. Il y a donc déjà un décloisonnement des compétences entre infractions et contraventions en matière pénale générale, il n'est donc pas critiquable que les TM n'aient pas à connaître de ces infractions jugées comme revêtant un intérêt très faible et ne nécessitant pas de qualifications spécifiques pour les trancher.

De plus, auparavant, ces infractions ne relevaient pas des TMC, puisque le CDPMM dans son article 25 précisait que « *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* ». Cette répartition entre les deux juridictions s'explique par le souci de célérité et de la proximité de la justice au profit du justiciable. Les contraventions ne sont pas des infractions méritant réellement la mise en place d'un tribunal particulier pour les réprimer. De plus, rien n'aurait pu justifier le regroupement des infractions et des contraventions sous la tête des TM puisque l'ancien système fonctionnait à merveille et que personne ne semblait le remettre en question sur ce point. À quoi bon changer un système qui a déjà fait ses preuves et qui ne mérite aucun changement?

Finalement, la définition unifiée et transversale de la notion d'infraction maritime paraît être autonome vis-à-vis de tout autre texte de droit commun. Elle précise le champ d'application du nouveau code disciplinaire et pénal maritime et par conséquent les compétences juridictionnelles qui en sont afférentes. Mais surtout dans son titre II, le texte fait expressément référence au code de procédure pénale (CPP) ce qui permet d'appliquer les règles générale de ce code en lieu et place de l'amalgame prédominant entre le CPP et les règles du CDPMM. On pourrait diviser les nouvelles dispositions relatives aux infractions en deux parties distinctes, les premières concernent le navire lui-même et les secondes la circulation maritime.

2. Les incriminations relatives au navire

Il avait toujours été prévu que le capitaine était le seul chef à bord du navire, seule sa responsabilité pénale pouvait donc être engagée. Mais grâce à la réforme, il ne sera plus le seul à faire preuve d'autorité au sein du navire puisque le chef de quart peut également engager sa responsabilité pénale ainsi que les propriétaires

dirigeant le navire, etc (article L5111-3 du code des transports). Finalement, tous les donneurs d'ordres pourront voir leur responsabilité pénale engagée sur ce fondement, ce qui n'était absolument pas le cas au préalable. Ce constat était fondé sur l'idée selon laquelle le capitaine était le seul dirigeant en fait et en droit dès que le navire avait quitté le port puisqu'il était à l'époque très difficile pour le propriétaire d'intervenir dès lors que le navire avait quitté le port. La réforme prend en considération l'évolution des instruments de communication qui permettent désormais au capitaine de renseigner quotidiennement propriétaire, armateur, affréteur sur la vie à bord du navire.

De plus, l'ordonnance opère à ce niveau là encore un rapprochement entre la navigation de plaisance et la navigation commerciale, car le donneur d'ordre sur un bateau de plaisance pourra voir, ici aussi, sa responsabilité pénale engagée.

En droit commun, c'est la personne qui est reconnue comme pénalement responsable qui devra payer l'amende correspondant à sa condamnation (à moins qu'elle soit déclarée comme insolvable). L'ordonnance ne procède pas du même esprit. Elle prévoit en effet une dissociation entre la responsabilité pénale et le paiement de l'amende correspondante. Ainsi, pour une amende prononcée à l'encontre du capitaine, le tribunal se réserve le droit de transférer le montant de celle-ci sur la tête du propriétaire du navire (ou exploitant du navire) à condition que ce dernier soit cité à l'audience. Ce transfert ne peut être possible que si il est prouvé que le capitaine n'a fait qu'exercer ses fonctions et qu'il n'est pas en droit responsable de la faute qu'il a commise car il se serait limité aux exigences et volontés du propriétaire du navire. Cette nouvelle disposition peut être sans aucun doute à rapprocher de l'arrêt Costedoat de la Cour de cassation³⁵ car un préposé ne peut engager sa responsabilité à l'égard des tiers « *dès lors qu'il n'a pas excédé les limites des missions qui lui ont été conférées par son commettant* ». Un capitaine agissant sous les ordres du propriétaire ou de l'exploitant du navire ne peut pas engager sa responsabilité s'il ne dépasse pas le cadre de ses missions.

35 Cass. Ass. Plénière 20 février 2000, Bulletin d'information n°551, 1 février 2002

Finalement, cette ouverture est d'une importance considérable, puisqu'il est possible de déplacer en quelque sorte la responsabilité pécuniaire dès lors que le dirigeant ou le propriétaire et exploitant du navire a exercé un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion du navire. De ce fait, ce mécanisme s'appliquera notamment en matière de circulation maritime ou même d'assistance en mer, etc.. mais certains domaines ont été écartés de ce dispositif, faisant toujours porter la responsabilité pénale sur le capitaine. Cela s'explique par le fait que ce dernier dispose tout de même de larges pouvoirs et que de ce fait, sa responsabilité même pécuniaire ne doit pas être écartée systématiquement. L'exploitant du navire n'est pas présent à bord et même si avec les progrès techniques, il peut suivre très amplement « les faits et gestes » du navire, il ne peut être tenu pour responsable de certaines activités entreprises par le navire sous la direction du capitaine.

Initialement le code des transports en son titre V du livre II ne mentionnait aucune infraction à la sûreté alors même que le droit international s'était déjà appliqué à sanctionner ce type de manquement. L'ordonnance remédie amplement à cette critique récurrente en ajoutant deux articles au sein de ce code (L5253-2-1 et L5253-2-2 du code des transports). De ce fait, lorsque un capitaine ou un de ses officiers a refusé d'obéir à un ordre, mettant ainsi en jeu la sûreté du navire, une peine d'emprisonnement ainsi qu'une amende (d'un montant assez élevé) pourra être prononcée à son encontre. L'indiscipline à bord du navire lorsqu'elle entraîne un risque pour la sûreté devient donc une infraction dont la sanction paraît d'une relative importance (jusqu'à trois mois d'emprisonnement et 3 750 euros d'amende).

Par cette nouvelle disposition l'ordonnance permet d'élargir la champ d'application de certaines infractions prévues par le CDPMM. En effet, les refus d'obéissance était déjà réprimés mais pas lorsqu'ils étaient liés à la sûreté des navires, dans un tel cas, rien n'était véritablement prévu par le code. Enfin sur cette nouvelle disposition, on peut relever un manque de cohérence flagrant puisque le CDPMM parlait pour les infractions correspondantes (articles 39 et 59 du CDPMM que l'ordonnance a abrogé) d'atteinte à la sécurité et non d'atteinte à la sûreté. Pour interpréter ces dispositions deux écoles peuvent donc s'affronter; soit, le législateur

a opéré une confusion entre les deux termes, ce qui d'ailleurs est très fréquent, soit, le législateur dans un souci d'harmonisation des normes internationales et internes a créé une nouvelle infraction. Cette dernière analyse est peu convaincante puisque le législateur a aussi procédé à l'abrogation des textes originaires. S'il avait simplement voulu créer une nouvelle infraction, il n'aurait pas abrogé ces articles. La volonté du législateur est difficilement interprétable en l'espèce, et la doctrine oscille entre un amalgame des notions ou une nouvelle approche sémantique.

L'ordonnance va créer une nouvelle infraction applicable au capitaine du navire. Désormais ce dernier pourra être emprisonné pendant au moins deux ans lorsqu'il a désobéi à l'appel d'un navire de guerre français. Ces nouvelles normes ont pour but de responsabiliser et de sensibiliser le capitaine qui, jusqu'alors, ne voyait sa responsabilité engagée que dans des cas relativement basiques et de façon peu courante.

3. Les incriminations relatives aux relations de travail

Les infractions relatives aux relations de travail des gens de mer n'étaient que très partiellement condamnées par le CDPMM. En effet, était seulement pénalement sanctionné le fait de ne pas rapatrier le marin et ce, sous certaines conditions. Mais le monde du travail a été nettement remanié et le droit du travail maritime n'a pas échappé à la règle. Depuis quelques années, le législateur a de plus en plus pris en considération le travail spécifique des gens de mer. Là encore, avec l'édiction de ces nouvelles normes, on peut espérer que le législateur essaye d'harmoniser ces dispositions avec les règles internationales dont on peut citer avant toute autre la Convention sur le travail maritime (soit MLC) de 2006.

Comme les relations de travail concernent avant tous les marins et leur employeur, le législateur a donc rangé les infractions relatives aux relations de travail en deux catégories afin de respecter les caractéristiques des deux entités. Toutefois, le législateur, conscient que ces deux entités ne sont pas les seules à être susceptible de commettre des manquements aux relations de travail, toute tierce personne qui méconnaîtrait certaines de ces dispositions (tel que la durée du contrat de travail, la continuité du travail alors que le CDD était terminé...) se verrait réprimée de la même manière qu'un marin ou un employeur. On peut ici parler d'un capitaine qui ne respecterait pas les dispositions relatives aux horaires de travail et qui pourrait se voir reprocher ce manquement.

Pour ce qui est du personnel navigant et de leurs employeurs, l'ordonnance fait un renvoi aux dispositions du code du travail en ce qui concerne les peines d'amende ou d'emprisonnement qui seront donc de 3750 euros, doublés et majorés de 6 mois d'emprisonnement en cas de récidive. L'employeur encourt ces peines notamment s'il engage un marin alors même qu'il n'a pas émis un contrat de travail écrit avant l'embarquement de ce dernier ou lorsqu'il conclut un contrat de voyage ne comportant pas les mentions obligatoires tels que la destination ou le montant du salaire.

Le marin sera quant à lui sanctionné en cas de non respect de son obligation de travailler au sauvetage du navire ou s'il refuse de travailler à la sécurité de celui-ci lorsque le capitaine le lui ordonne.

Ces dispositions sont d'une portée concrète sanctionnant pour la première fois des comportements que certains avaient qualifiés de dérives institutionnalisées. En outre, faisant expressément référence à des peines déjà prévues par le code pénal, les peines de ces nouvelles infractions satisfont la volonté du législateur de hausser le quantum des peines afin de l'aligner sur celui des peines de droit commun.

Pour autant, nous pourrions penser que le législateur n'est pas allé au-delà d'une analyse théorique des infractions pouvant être commises par marins et employeurs. Certes, d'autres infractions plus au moins prédominantes, avaient déjà

été prévues par le CDPMM mais l'ordonnance ne les remet pas expressément à jour et c'est là encore une critique qui peut être émise à l'encontre de la réforme.

B. Les sanctions pénales maritimes

Là où le CDPMM prévoyait des sanctions se traduisant par des amendes ou par des peines privatives de libertés, le code pénal avait déjà, du moins en matière de contraventions, requalifié ces peines afin qu'elles soient moins restrictives de libertés. Le code pénal, afin d'éviter de prononcer systématiquement la plus haute condamnation, prévoyait des peines proportionnelles à l'infraction commise. Le code pénal prévoyait déjà la mise en place de peines complémentaires ou principales moins importantes. Le CDPMM n'ayant pas évolué de la même manière et au même rythme que le code pénal, n'était absolument pas à jour de ce nouveau type de peine, cette différence de nature des peines était déjà représentatif de l'obsolescence de ce code.

Enfin, le CDPMM ne prévoyait initialement que des peines d'emprisonnement et d'amende. Le Code pénal de droit commun avait, quant à lui et depuis longtemps, institué des peines « moins » privatives de libertés tels que le travail d'intérêt général ou des peines qualifiées de peines de substitution venant remplacer ces peines trop rigoureuses. La modification législative opérée n'était pas, par principe, applicable à la juridiction d'exception représentée par le TMC puisque rien ne précisait que ces dispositions étaient d'applications générales. Une première divergence entre le droit pénal dit général et le droit pénal maritime était donc à mettre en exergue.

Outre ce constat, un nombre important de griefs peut être émis quant aux

sanctions maritimes initialement prévues par le CDPMM. Le principal concernerait sans aucun doute le quantum des peines qui se trouve le plus souvent être bien en deçà des peines de droit commun et ce pour une infraction comparable. En effet, code pénal et CDPMM peuvent tous deux faire part d'une même infraction. La logique voudrait que cette même infraction soit réprimée de la même manière, pourtant si le code pénal a lui évolué en terme de sanction, le CDPMM est resté au même point que lors de son élaboration. Pourtant les rénovations apportées au code pénal auraient du toucher par principe le CDPMM, du moins pour les mêmes peines, Pourtant, ces rénovations apportées au code pénal n'ont touché que très partiellement le CDPMM, considérant que ces « nouvelles » peines ne lui étaient pas applicables car aucune disposition expresse ne le prévoyait.

De plus, les peines prévues par le CDPMM étaient le plus souvent très peu adaptées au monde de la plaisance, seuls les marins ainsi que les capitaines pouvaient relever du CDPMM. La réforme s'est employée à élargir ces nouvelles réglementations qui devraient désormais être applicables non seulement aux professionnels de la mer mais aussi aux plaisanciers. Ces derniers bien que, le plus souvent, utilisateurs occasionnels du milieu maritime doivent pouvoir se responsabiliser au même titre que des professionnels. Pourtant une différence de taille existe entre les deux, puisque le professionnel aura l'obligation de suivre une formation lui indiquant ce qui est pénalement répréhensible alors que le plaisancier ne sera pas forcément dans les mêmes conditions. Pour autant, la nouvelle réglementation mise en place par cette réforme vise à responsabiliser les utilisateurs de la mer de façon homogène, ce qui est, à notre avis, une excellente chose.

De plus, les sanctions prononcées par les TMC étaient souvent d'un montant très dérisoire par rapport aux peines pénales de droit commun et ce pour des infractions identiques. Une nouvelle critique peut donc être apportée puisque les peines du CDPMM se voulaient plus restrictives, plus sévères et c'est d'ailleurs cela qui expliquait l'établissement de ces juridictions d'exceptions. Comme l'explique

Michel Renaut³⁶, ces incohérences peuvent s'expliquer par l'ancienneté du code et la négligence du législateur à le mettre à jour.

Enfin, les nouvelles sanctions prennent aussi en considération les relations de travail. Sera ainsi pénalement sanctionné un employeur méconnaissant les nouvelles dispositions insérées au sein du code du travail prévoyant une amende de 3750 euros pour tout manquement à ces dernières. À titre d'exemple, on peut citer le fait pour l'employeur de recruter un marin alors qu'il n'a pas rédigé un contrat de travail écrit. Ce type de dispositions peut sembler obsolète pour autant, il n'est pas rare qu'un employeur méconnaisse ce genre de réglementation lorsqu'il embauche un marin alors que dans le monde du travail terrestre, cela fait déjà des années que tel n'est plus le cas. Par ce genre de dispositions, le législateur essaye de remettre sur un pied d'égalité marin et travailleur terrestre afin que tous disposent d'un accès équivalent au travail mais aussi aux aides et aux protections. Pendant longtemps, la spécificité du milieu maritime a requis un traitement différent du milieu terrestre, mais cela a conduit à de vraiment trop grandes disparités, à tel point que certains ont fini par considéré que le travail de marin était un travail précaire. Effectivement, le travail maritime est un travail spécifique qu'il ne faut pas traiter exactement de la même manière. À contrario de ce qui a été fait durant le siècle dernier, les marins nécessitent une protection particulièrement accrue.

Prenant en considération ces quelques critiques, l'ordonnance a réformé les sanctions pénales maritimes. Ainsi, l'article 28 de la loi de 1926 a été sensiblement modifié afin de permettre au tribunal saisi de prononcer des peines dites complémentaires ou principales pour tous les délits mentionnés à l'article 2 de cette loi. Il faut savoir que ces délits ne sont pas expressément définis par la loi du 17 décembre 1926 puisque cette dernière fait un renvoi à de nombreux articles du code des transports. À nouveau le manque de lisibilité se fait sentir, la réforme n'aurait-elle pas du mettre un terme à cette répartition et à ce manque de cohérence? Il faut désormais, pour savoir comment s'appliquent les sanctions complémentaires,

36 M. Renaut, *Le tribunal maritime commercial doit-il se réformer ou disparaître?*, DMF 651 p.675

regarder le nouvel article 28 de la loi du 17 décembre 1926 qui renvoie à l'article 2 de cette même loi. Ce dernier article renvoie lui-même à de nombreux articles qui ne sont que énumérés sans savoir à quelles sanctions ils correspondent. Le lecteur devra donc rechercher tous ces articles et regarder à quel délit chacun correspond avant de savoir si une peine complémentaire pourrait être appliquée. Pour une réforme qui se veut simplificatrice du droit, rien n'est moins sur !

En ce qui concerne les peines complémentaires à proprement parler, on peut les comparer à celles qui sont prévues par le code pénal. À titre d'exemple, on peut citer la suspension temporaire du permis de conduire, les interdictions de séjour, la restriction de certains droits (...) pour des manquements aux dispositions du code pénal. Ces peines dites complémentaires peuvent être aisément adaptées par le milieu maritime pour des manquements les justifiant. C'est d'ailleurs en ce sens que le législateur a opéré une très nette évolution de ses sanctions pénales, comme nous allons le voir dès à présent. C'est en son titre III dénommé « Les sanctions pénales » que l'ordonnance établie les adaptations relatives aux sanctions pénales.

Néanmoins, à notre sens, une donnée reste relativement bancale. Il est vrai que le CDPMM et la réforme y afférente, ne traitent par essence que des contraventions ou des délits mais bien évidemment pas des crimes. Pourtant, une réforme du système pénal maritime aurait du conduire à une évolution ou à une adaptation des dispositions relatives aux crimes afin d'obtenir une cohésion de toutes les dispositions pénales. Quel est sinon l'intérêt de parler d'une réforme « pénale maritime », si la réforme ne concerne pas tout le domaine.

Il est vrai que pendant longtemps le domaine du droit pénal maritime ne pouvait que tourner autour des infractions contenues au sein du CDPMM. Ces infractions étaient relatives à l'environnement marin et à la sécurité ou sûreté de la navigation. Mais avec les évolutions des technologies et des aspirations environnementales, ont été pris en considération d'autres facteurs aujourd'hui essentiels à ce que l'on appelle le droit pénal maritime. Et tel est le cas de toutes les problématiques liées aux rejets illicites d'hydrocarbures, de la protection du milieu

marin, mais aussi, et cela est d'ailleurs une question en recrudescence, de la problématique posée par la piraterie.

Aujourd'hui, ces divers considérations entrent dans cette matière appelée droit pénal maritime et ne sont pourtant absolument pas sanctionnées par un unique code ni même adaptées à ce nouveau code des transports. Ce sont toujours les juridictions de droit commun qui ont la main mise sur ces infractions. La justification de cette division paraît simple pour bon nombre de professionnels de la matière : les crimes maritimes ont toujours relevé des tribunaux de droit commun. En effet, c'est le CDPMM lui-même qui en son article 25 permet aux tribunaux de droit commun de connaître des crimes et des délits commis à bord des navires français. Mais ce n'est pas le seul code donnant une telle compétence aux tribunaux de droit commun. En effet, le code de l'environnement donne aussi compétence à ces tribunaux de connaître de toute infraction relative aux rejets d'hydrocarbures.

Pour autant, à notre sens, ce n'est pas parce que la matière relève exclusivement du droit commun, qu'une réforme du droit pénal maritime ne peut avoir aucune incidence sur la matière. Il est vrai que l'élément criminel doit toujours prévaloir sur l'élément maritime de l'infraction, et là n'est d'ailleurs pas la question d'espèce. Ce que nous trouvons regrettable c'est que la réforme opérée en novembre 2012, ne semble encore une fois pas réussir à établir un droit pénal uniforme, peu importe que deux juridictions différentes aient des compétences suivant les cas. C'est d'une cohésion, d'un tout unique dont la matière fait défaut et ce n'est apparemment pas tout de suite que le législateur sera prêt à remédier à ce manque dont souffre aujourd'hui encore le droit pénal maritime.

C'est d'ailleurs sans nul doute, une des raisons fondamentales pour laquelle cette juridiction d'exception a été depuis toujours remise en question. Ce découpage explique le fait que son caractère d'exception, autrefois prédominant, soit aujourd'hui devenu une de ses faiblesses.

En tout état de cause, les nouvelles sanctions pénales maritimes édictées par l'ordonnance de novembre 2012 mettent en place deux catégories prédominantes de sanctions. La première catégorie permet d'étendre les sanctions déjà existantes à d'autres personnes que le capitaine, personne essentiellement visée par les dispositions antérieures du CDPMM. Ensuite, on peut noter une nette extension de ces sanctions en permettant notamment le retrait partiel ou même définitif des permis de circulation sous certaines conditions.

1. L'extension des dispositions aux plaisanciers

En son article 9, l'ordonnance apporte des précisions quant aux sanctions déjà existantes, les rendant notamment plus dissuasives, car dissuader de commettre une infraction est bien le but premier d'une sanction. Afin de rendre ces sanctions applicables à une plus large catégorie de navigant (et nous visons ici les plaisanciers), ces sanctions seront applicables aussi bien aux navires soumis au rôle d'équipage, qu'aux navires de navigation intérieure et qu'aux bateaux pratiquant une quelconque navigation maritime. L'ordonnance de 2012 complète les dispositions déjà existantes et se trouvant dans le code des transports. Pour donner un exemple, on pourrait citer l'article L5111-2 du code des transports qui sanctionnait un capitaine de navire lorsque ce dernier ne se conformait pas aux dispositions réglementaires concernant l'identification de son navire. En effet ce dernier était pénalement responsable lorsque les marques d'identification de son navire n'étaient pas visibles. Désormais cet article est aussi applicable aux personnes embarquées sur des navires de plaisance et le capitaine dans ce cas précis sera la personnes qui dirige en fait le navire. Cette personne pourra être sanctionnée dès lors que les marques servant à l'identification de son navire ne sont pas apparentes. Ici, encore, il faut le souligner, l'ordonnance s'ouvre en quelque sorte aux plaisanciers qui seront à l'avenir aussi concernés par toutes ces dispositions pénales.

L'article 10 de la réforme est relatif aux sanctions édictées en cas d'irrespect des règles de circulations maritimes, il fait notamment référence en le modifiant à l'article L5242-1 du code des transports. Là encore, le nombre de personnes concernées a été modifié, puisqu'il ne s'agit plus seulement du capitaine mais aussi du chef de quart ou encore de toute personne exerçant la responsabilité de la conduite du navire. Outre ces considérations, le nouvel article L5242-1 du code des transports édicte une sanction relativement forte puisque toute personne ne respectant pas les règles de circulation dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures maritimes françaises s'expose à une peine d'emprisonnement de deux ans et à une amende de 7 500 euros.

L'article 10 de l'ordonnance prend aussi en considération toutes les atteintes à la sureté en les sanctionnant. Ces atteintes peuvent avoir été émises par un membre de l'équipage mais aussi par un haut gradé (capitaine, officier...), néanmoins le quantum des peines ne sera évidemment pas le même et prendra en considération la place hiérarchique du prévenu. Cette sanction peut être déplacée sur la tête du propriétaire ou sur l'exploitant du navire lorsque l'atteinte à la sureté est due à son fait.

De plus et ce pour la première fois, la réforme semble prendre en considération la récidive. En effet, le nouvel article L5442-6-2 puni d'une amende de 3 750 euros toute personne pratiquant la navigation dans les eaux territoriales françaises alors même qu'elle fait l'objet d'une interdiction temporaire ou définitive d'y naviguer. La question de la récidive avait fait débat pendant longtemps. En effet, n'avait jamais été prévue une peine particulière pour un navigant qui transgressé son interdiction de navigation, une peine exactement analogue à la première était prononcée à son encontre. Là encore, la réforme a pris en considération les observations émises à l'encontre du CDPMM.

Le fait que la sanction pénale ne pèse plus seulement sur la tête du capitaine du navire ou sur son équipage représente une des volontés principales du législateur face aux critiques émises à l'encontre des dispositions du CDPMM. En effet, cet ancien code avait été rédigé à une époque où il est difficilement concevable qu'une autre personne que le capitaine puisse être responsable d'une faute de navigation ou d'un acte mettant en cause la sûreté du navire. Aujourd'hui, il est certain que outre le capitaine, toute personne intéressée au navire est susceptible de commettre ce type de faute. En effet, les progrès technologiques permettent notamment au propriétaire du navire, de donner son avis constamment sur des situations qui lui étaient inconnues il y a encore quelques années. Le capitaine étant le subordonné de cette personne peut suivre des décisions mettant en danger la sûreté de son navire, il est alors normal que ce ne soit pas lui qui soit retenue pénalement responsable pour des décisions qui n'émanent pas de lui. La réforme a donc pour la première fois pris en considération les progrès qu'accompagnent la mise en place de ces nouvelles sanctions, et c'est un point fort de la réforme qui se devait d'être précisé.

L'article 11 de l'ordonnance ne peut s'appliquer qu'aux navires commerciaux. Il renvoie, en les complétant, aux dispositions du code des transports. Il fait, notamment, référence à l'article L5523-2 du code des transports qui dispose que « *est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux conditions exigées par le présent titre* ». L'article 11 ajoute donc à cet article en précisant que non seulement le capitaine du navire mais aussi son équipage, son propriétaire, son représentant légal (...) pourront être passibles de la peine prévue par l'article L5523-2 du code des transports. C'est à nouveau que l'ordonnance s'échine à multiplier le nombre de personnes dont la responsabilité pénale pourra être recherchée. Cette volonté du législateur est illustratrice de la volonté du législateur d'ouvrir le CDPMM à d'autres personnalités du monde maritime et notamment aux plaisanciers, eux aussi parfois responsables au même titre que les capitaines ou marins de navires de commerce. L'idée selon laquelle les plaisanciers devraient être exclus de la spécificité maritime n'est plus de mise, ces derniers

doivent désormais obéir aux mêmes règles que les professionnels du milieu, car au final, ils appliquent les mêmes règles de navigation et s'exposent aux mêmes dangers.

2. la mise en place de sanctions complémentaires

L'article 12 de l'ordonnance modifie la loi du 17 décembre 1926 en intitulant le titre III de cette loi « sanctions pénales ». En outre, il rajoute deux nouveaux articles prépondérants à cette loi, les articles 27 et 28.

Le capitaine du navire en droit français dispose de nombreuses prérogatives et peut notamment être considéré comme représentant à bord du navire de l'autorité judiciaire. Dans ce cadre là, il peut être amené à conduire des enquêtes ou à monter des dossiers contre des personnes se trouvant à bord du navire. Le capitaine peut être obligé d'accomplir ces obligations par un ordre émis par une des autorités maritimes compétentes. De ce fait, l'article 27 incrimine le capitaine qui refuserait de mener à bien cette enquête alors même que l'autorité maritime compétente lui a donné l'ordre de la satisfaire. Le capitaine s'expose principalement à une amende de 3 750 euros. Mais c'est là où la réforme innove, puisque pour la première fois des peines dites complémentaires peuvent être prononcées. En effet, le capitaine peut, entre autre, encourir dans ce cas précis la suspension de son droit de navigations pour une durée de trois ans au plus. La réforme opère une remise à niveau de taille en mettant en place ces peines de substitution permettant en outre de ne pas toujours sanctionner de façon carcérale le prévenu.

Enfin, cet article 12 permet au tribunal de prononcer 3 nouvelles peines à titre complémentaire ou à titre principal, outre la possibilité d'affichage ou de diffusion de la décisions prononcée. Ces peines peuvent être cumulées les unes avec les autres ou être prononcées séparément et concernent les délits définis dans la cinquième partie du code des transport.

En premier lieu, le tribunal pourra prononcer le retrait du brevet dont le marin est titulaire et ce pour une durée de trois ans renouvelable. Ce retrait est temporaire et peut être partiel ou total, c'est-à-dire que le marin titulaire d'un brevet peut se voir retirer toutes les prérogatives données par ce brevet ou simplement certaines. La durée de ce retrait peut être définitive si et seulement si, le délit s'accompagne de la perte totale du navire.

Enfin, ce retrait pourra être aussi prononcé à l'encontre d'un plaisancier pour les mêmes raisons et dans les mêmes circonstances. Mais il faut souligner une particularité importante, c'est que ce retrait peut être prononcée à l'encontre de tout français même lorsque ce dernier est embarqué sur un navire étranger. C'est donc sa propre nationalité qui prévaut et non pas celle du navire qui ne lui permettra pas une sorte d'immunité.

Quant à l'article 13 de l'ordonnance de novembre 2012, il modifie l'article 131-16 du code pénal. Initialement cet article prévoyait que « *le règlement qui réprime une contravention peut prévoir, lorsque le coupable est une personne physique, une ou plusieurs des peines complémentaires [suivantes]* »³⁷, peines que l'on trouve ensuite énumérées. L'ordonnance a donc ajouté un dernier point relatif au droit maritime. Désormais, toute sanction peut être accompagnée du retrait pour une durée minimale de un an des titres de conduite en mer des navires de plaisance à moteur. Ainsi, la suspension de ce permis de conduire peut être de 3 ans (au plus suivant l'infraction) mais cette suspension peut se transformer en retrait définitif pour les infractions les plus graves. Pendant trois ans, la personne ayant fait l'objet de ce retrait ne peut demander la délivrance d'un nouveau permis de navigation.

Il faut justement relever que, encore une fois, une maladresse est venue se glisser dans la rédaction de cet article. En effet, une telle disposition se retrouve à la fois dans la loi de 1926 et dans l'article 131-16 du code pénal; pourtant si ces deux dispositions sont relatives à la même infraction, leur rédaction diffère. Si la loi de

37 Article 131-16 du code pénal

1926 prévoit une suspension de ce permis de conduire, l'article 131-16 en son 12 point prévoit quant à lui, purement et simplement un retrait. Au final, les deux termes sont proches mais leur sens diffère de façon assez importante, peut-on parler de maladresse rédactionnelle? Enfin et toujours relativement aux deux mêmes dispositions, le code pénal et la loi de 1926 ne prévoient pas la même peine. L'un prévoit une suspension de trois ans au plus alors que l'autre ne prévoit qu'un retrait de un an. Si un échange de terme peut facilement se concevoir et peut être pardonnable, tel n'est pas le cas de ce manque flagrant d'incohérence et d'attention dont le législateur a fait preuve, et les excuses sont malheureuses difficilement trouvables.

Enfin la dernière sanction mise en place par l'ordonnance permet à l'autorité compétence de prononcer des interdictions temporaires (voire parfois définitive) de pratiquer la navigation dans les eaux territoriales françaises. Tout comme la suspension du permis de conduire, cette sanction est applicable pour une durée de trois ans maximum. Et là encore, la peine se retrouve au sein du code pénal en des termes très similaires. La mise en place de ces peines complémentaires ou de substitutions, permettent au législateur de mettre ce nouveau CDPMM sur un pied d'égalité avec le code pénal. De plus, et pour la première fois, l'ordonnance a réussi à allier spécificité et homogénéité pour une meilleure lisibilité du CDPMM.

Enfin, il convient de relever que jusqu'à présent, le code disciplinaire et pénal de la marine marchande ne s'était que très peu penché sur la question du droit du travail du marin. Une très grande partie de l'article 11 de l'ordonnance y prend part en modifiant profondément le cadre du droit du travail maritime tout en organisant les sanctions associées à telle ou telle défaillance.

Finalement, ces sanctions pénales maritimes servent à combler les lacunes préexistantes en la matière. En effet de nombreuses sanctions maritimes étaient déjà en place, notamment dans le code pénal (cas pour la pollution maritime par exemple) pour des délits pouvant être considérées comme très grave et ne relevant de ce fait absolument pas des tribunaux maritimes. Presque aucune sanction n'avait

été mise en place pour des infractions relevant des tribunaux maritimes et de ce fait, il appartenait au tribunal de saisir au cas par cas, la sanction qu'il admettait la mieux adaptée.

Cette réécriture des sanctions permet d'éviter les incohérences de taille déjà évoquées ci-dessus et permet surtout de rééquilibrer la balance entre les juridictions de droit commun et cette juridiction d'exception.

Conclusion

La réforme entreprise par l'ordonnance semble donc répondre aux attentes du milieu maritime. Pour autant de nombreuses critiques desservent encore cette institution pourtant très appréciée des marins et du monde juridique. Cette réforme a été conduite sous un seul objectif, moderniser une institution obsolète et parfois même anachronique. On peut le dire, cet objectif n'a été que partiellement atteint, puisque de nombreuses critiques peuvent encore être émises.

Pourtant, c'est peut être la première fois qu'une modernisation de la juridiction s'est faite en profondeur, concernant l'institution dans sa globalité (compétence, formation, règles de procédure...). Elle réussit parfaitement à faire ressortir le caractère d'exception de la juridiction tout en la rapprochant des règles de droit commun permettant ainsi un alignement des plus opportuns. On peut même dire que le droit maritime s'est doté d'une justice pénale justement dosée de règles dérogatoires et de règles de droit commun³⁸. Enfin, l'institution respecte pour la première fois les principes du droit au procès équitable et permet au justiciable marin de se sentir sur le même pied d'égalité que n'importe quel justiciable de droit commun, sans sentiment d'injustice.

Outre ces innovations majeures, il faut mettre le doigt sur la possibilité qui est désormais ouverte aux justiciables, c'est la voie de l'appel. Le régime dérogatoire longtemps institué n'est plus de mise, les TM s'alignent donc aussi à cet égard sur les juridictions de droit commun. Il était temps puisque depuis une décision en date du 1er janvier 2001, l'appel était devenu obligatoire dans toute matière criminelle. Les TMC n'auraient pas du faire exception. Le législateur a donc modifié la disposition ne permettant au justiciable que de porter sa demande en cassation, afin que ce dernier puisse aussi profiter du recours à l'appel.

38 L. Graëve, *quand le droit pénal français procède au cabotage législatif*, Droit Pénal, janvier 2012

De plus, opérer un remaniement des peines était évidemment une obligation. Comment justifier le maintien de peines dérisoires, différentes de celles de droit commun pour des faits similaires? La réforme s'ajuste donc sur les peines déjà prévues et modifiées dans le code pénal. D'aucun dira cependant que la spécificité des TM n'a plus lieu d'être puisque les règles de procédure s'ajustent à la lettre à celles déjà prévues par les tribunaux de droit commun. Cependant, cela n'enlève en rien le caractère nécessaire et précieux d'une telle juridiction, proche des marins de commerce et des plaisanciers, la seule à être à même de comprendre les infractions commises par eux.

De plus, la réforme procède à un net resserrement des compétences des TM puisque ces derniers n'ont plus la capacité de connaître des contraventions. Mais, comme une sorte de contre-partie à cette limitation, les TM ont désormais le droit de connaître des infractions connexes aux délits principaux et ont, de ce fait, pouvoir pour constater des contraventions en lien avec ces délits.

Enfin, la nouvelle définition de l'infraction permet, entre autre, d'éviter un morcellement de ces dernières. Cette définition permet en outre de redéfinir les compétences de chaque tribunal puisqu'il y avait un empiètement de ces dernières entre les TMC et les juridictions de droit commun. Bien que cette définition soit d'un secours incroyable, elle ne permet pas de supprimer tout conflit de juridiction. En effet, certaines infractions se retrouvent toujours en concours entre les deux codes, relevant de temps en temps du code pénal comme du CDPMM.

Toutefois, un sentiment d'incertitude plane encore. Nous pouvons penser que la réforme n'a pas vraiment été abordée de façon calme et sereine. Le fait de maintenir la loi de 1926 tout en la modernisant révèle du manque de dynamisme du pouvoir législatif pour remanier amplement la matière. L'abrogation du code et la réécriture de ce dernier aurait du permettre une unification pure et simple du droit pénal maritime. En effet, l'ordonnance ne permet pas réellement cette unification. Certaines dispositions se trouvent toujours au sein de la loi de 1926 alors que d'autres ont été retranscrites dans le code des transports. Le fait que ces textes se

retrouvent dans des documents disparates ne répond pas forcément à toutes les attentes. Cette critique sera sans doute très rapidement reprise, d'autant plus que la codification du code des transports aurait dû se faire à droit constant alors que tel n'est pas le cas. De nombreux exemples étaient déjà mis en exergues, auquel il faudra dorénavant rajouter ce dernier.

Le fractionnement juridique est malheureusement toujours de mise. On peut donc relever un manque flagrant de cohérence et donc de lisibilité auquel le législateur avait pourtant promis de remédier. Presque six mois après la publication de l'ordonnance au journal officiel, les critiques se sont déjà appliquées à la disséquer. Effectivement, on peut d'ores et déjà parler de commentaires de forme et non de fond, puisque les dispositions, elles, ne sont pas forcément remises en cause. La définition de l'infraction ou même des sanctions qui en découlent sont approuvées par la majorité des commentateurs. Quant au fonctionnement même des nouveaux tribunaux maritimes, seul l'avenir pourra nous dire si la réforme répond aux attentes.

De plus, l'ordonnance permet de s'engouffrer dans une porte ouverte concernant principalement le droit du travail maritime et de se demander si dans un avenir proche, les personnalités siégeant au sein des TM ne pourront pas voir leurs activités s'accroître et traiter des questions relatives au droit du travail maritime. Cela permettrait une plus grande lisibilité et un rapprochement des plus opportuns. En effet, le monde du travail maritime est lui aussi bousculé depuis quelque temps puisque la codification du code des transports a, notamment, abouti à la suppression de dispositions réglementaires désignant le tribunal compétent à l'occasion de litiges relatifs aux périodes d'embarquement. De ce fait, certains sont persuadés que ces litiges devraient, dans un avenir proche, relever des tribunaux maritimes en raison de la composition de ces derniers, composition très proche de celle que l'on trouve actuellement au sein des tribunaux prud'hommaux.

La désuétude des peines étant une critique récurrente du système, l'ordonnance de 2012 n'avait pas d'autres choix que d'y trouver un remède. Ainsi, l'article 2 du Titre 1 de l'ordonnance définit les délits maritimes prévus par la loi du 17 décembre 1926 et par d'autres textes (notamment le code pénal). Ces délits constituent l'un des éléments des infractions maritimes, « *c'est-à-dire appelant, dans le cadre des règles générales du code de procédure pénale, l'application de certaines règles spécifiques de mise en œuvre de l'actions publique et la compétence exclusive des tribunaux maritimes* »³⁹. Ainsi, les TM se voient dorénavant attribuer entière aptitude pour ces catégories de délits, le concours de compétences entre TM et tribunaux de droit commun n'est donc plus un débat d'actualité.

En conclusion, la réduction du nombre des tribunaux maritimes laisse présager un fonctionnement plus régulier et donc une justice de meilleur aloi. Cela permet sans doute de lever les incertitudes dont pouvaient parfois faire l'objet les TMC. Néanmoins, cette réforme est souvent analysée par la doctrine comme étant une première étape, car elle « *n'aborde pas encore la rescision des infractions [...] ni le volet disciplinaire* »⁴⁰. Cette nouvelle vision de la justice pénale maritime est pour la première fois totalement en cohérence avec le système judiciaire français et ce à tout niveau. On peut donc espérer un équilibre des forces en jeu qui serait en énorme pas en avant pour le monde pénal maritime.

* * *

39 Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n°2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime, publiée au JO 3 nov. 2012

40 J-C. Iazard, *La réforme du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande : la (re)fondation d'une justice pénale maritime?* Revue droit des transports, avril 2008

Bibliographie

Manuel :

P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Lextenso 2ème éditions, 2010

Thèse et rapports :

M. Essou, *Le droit pénal maritime*, CDMT, 2004

J. Heilikman, *La plaisance à l'aune de la réforme du code disciplinaire et pénale de la marine marchande*, rapport de recherches

M. Le Bihan Guénolé, *L'ordonnance du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime*, université du Havre, rapport de recherches

Rapport « Guinchard »

Articles et doctrine :

J-P. Bloch, *Le tribunal maritime commercial, un tribunal qu'il faut maintenir en le modernisant*, DMF 2004.651

L. Briand, *Le tribunal maritime commercial et procès équitable, dernier acte*, DMF 2010-720

L. Briand, *Quel avenir pour les tribunaux maritimes commerciaux*, DMF 2010-717

P. Chaumette, *Modernisation du droit pénal professionnel maritime*, Droit social 2013

A. Durafour, *La composition des tribunaux maritimes commerciaux, touché, coulé*

L. De Graëve, *Quand le droit pénal français procède au cabotage législatif*, Droit Pénal, janvier 2013

S. Lavric, *Composition du tribunal maritime commercial*, Revue Dalloz actualité novembre 2010

M&H Ndende & Doualas, *Tribunaux maritimes commerciaux*, Recueil Vis Marine Marchande, Revue Dalloz septembre 2000

G. Pinson, *Le conseil constitutionnel a-t-il mis à mort le tribunal maritime commercial?*

M. Renaut, *Le tribunal maritime commercial doit-il se réformer ou disparaître?*, DMF 2004-651

J-H. Robert, *Au bord de la mer, je n'ai plus de juges*, *Revue Droit Pénal*, août 2010

Jurisprudences :

Commentaire de la décision n°2010-10 QPC du 2 juillet 2010

Semaine juridique *Entreprise et Affaires*, n°47, 22 novembre 2012, *Réforme pénale en matière maritime*

Table des matières

Introduction.....	3
Titre 1. La refonte de l'édifice juridictionnel des tribunaux maritimes.....	12
A. La Création des Tribunaux Maritimes.....	14
1. Le commentaire de la Question Prioritaire de Constitutionnalité.....	14
a. Le système de la Question Prioritaire de Constitutionnalité	14
b. L'application de la QPC	15
c. La critique apportée à la décision du Conseil Constitutionnel ..	19
2. Les Tribunaux Maritimes.....	22
a. Nouvelle composition	22
b. Compétences des Tribunaux Maritimes.....	27
B. Les nouvelles règles de procédure	33
1. Reprise et actualisation des règles de la loi de 1926	33
2. Nouvelles règles incorporées dans le code des transports.....	35
a. L'appel	35
b. Le remaniement des règles procédurales	38
Titre 2. La réforme du droit pénal maritime	44
A. Nouvelle définition de l'infraction maritime	46
1. Une définition uniforme de l'infraction maritime	46
2. Les incriminations relatives au navire	53
3. Les incriminations relatives aux relations de travail	56
B. Les sanctions pénales maritimes	58
1. L'extension des dispositions aux plaisanciers	63
2. la mise en place de sanctions complémentaires	66
Conclusion	70
Bibliographie	74
ANNEXES	77

ANNEXES