

**UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE**

**PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS**

La responsabilité pénale du capitaine.

**Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et Management des Activités Maritimes**

par

Zoé NICOLOPOULOS-SALLE

**Sous la direction de M. le professeur Cyril BLOCH
et Me Cristophe THELCIDE**

Année universitaire 2018 - 2019

Remerciements

Je tiens d'abord à remercier Me Bertrand Coste pour m'avoir donné goût au droit maritime à l'occasion de mes stages, et aussi toute la famille COSTE qui m'a accueilli tout au long de l'année scolaire et traitée comme un membre de la famille.

Je remercie Me Cristophe Thelcide qui a accepté de co-diriger ce mémoire pour son dévouement et sa disponibilité tout au long de l'année.

Je remercie M. le professeur Cyril Bloch pour la qualité de ses enseignements.

Enfin, je tiens à remercier Rafael Peris Moreno pour son soutien sans faille de tous les jours.

SOMMAIRE

Introduction.....	p.10
Partie 1 : Le capitaine et le droit pénal général	16
<i>Chapitre 1 : La responsabilité pénale du capitaine, seul maître à bord après Dieu</i>	17
<i>SECTION 1 : La délégation de pouvoirs, moyen d'exonération</i>	18
<i>I. Le cadre de la délégation de pouvoirs</i>	18
<i>II. La situation du capitaine vis-à-vis de la délégation de pouvoirs</i>	22
<i>SECTION 2 : La subdélégation de pouvoirs par le capitaine, moyen d'exonération de sa responsabilité pénale</i>	28
<i>I. La nécessité pour le capitaine d'une possibilité de subdélégation.....</i>	29
<i>II. La possibilité de la subdélégation.</i>	31
<i>Chapitre 2 : La responsabilité pénale du capitaine, préposé de l'armateur</i>	38
<i>SECTION 1 : L'exonération du préposé par un fait justificatif.....</i>	41
<i>I. L'exonération du capitaine par le commandement de l'autorité légitime.</i>	43
<i>II. L'exonération du capitaine par l'état de nécessité</i>	50
<i>SECTION 2 : L'absence de preuve de l'élément dans les condamnations pour pollution</i>	54
<i>I. L'impact des réglementations sur le rôle du capitaine</i>	54
<i>II. Les condamnations sans preuve de l'élément moral.....</i>	57
<i>Partie 2 : Le capitaine et le droit pénal spécial</i>	61
<i>Chapitre 1 : Les infractions terrestres commises par le capitaine à bord du navire</i>	62
<i>SECTION 1 : Les infractions pénales de droit commun générales.</i>	62
<i>I. Les infractions volontaires de droit commun.</i>	62
<i>II. Les infractions involontaires de droit commun.....</i>	64
<i>SECTION 2 : Les infractions pénales de droit commun d'application spécifique à la navigation maritime.....</i>	67

<i>I. Le manque d'aide d'autrui face à un danger en mer.....</i>	<i>67</i>
<i>II. Le délit de fuite.</i>	<i>71</i>
<i>Chapitre 2 : Les infractions maritimes</i>	<i>74</i>
<i>SECTION 1 : Les infractions à la navigation</i>	<i>74</i>
<i>I. Les infractions à la navigation générales.....</i>	<i>75</i>
<i>II. Les infractions spécifiques lors d'un abordage.....</i>	<i>80</i>
<i>SECTION 2 : Les infractions environnementales</i>	<i>84</i>
<i>I. Evolution des infractions environnementales touchant à la pollution des navires</i>	<i>84</i>
<i>II. Difficultés posées par les infractions environnementales concernant la pollution par les navires</i>	<i>87</i>

TABLE DES ABRÉVIATIONS ET SIGLES UTILISÉS

al. : alinéa

art. : article

Bull. crim. : Bulletin des arrêts de la Cour de cassation (chambre criminelle)

CA : Cour d'appel

Cass. com. : Chambre commerciale de la Cour de cassation

Cass. crim. : Chambre criminelle de la Cour de cassation

Cass. soc. : Chambre sociale de la Cour de cassation

C. env. : Code de l'environnement

Code ISM : Code international de gestion de la sécurité

Code ISPS : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

CDPMM : Code disciplinaire et pénal de la marine marchande

CMB : Convention de Montego Bay

D. : Recueil Dalloz

Décr. : Décret

Dir. : Directive

DMF : Droit maritime français

Dr. : Droit

Ed. : Edition

EVP : équivalent 20 pieds

Fasc. : Fascicule

Gaz. Pal. : Gazette du Palais

Ibid. : « au même endroit »

J.-Cl. : Juris-classeur

JCP : Semaine juridique, édition Générale

Juris-data : Juris-data

L. : Loi

LGDJ : Librairie générale de droit et de jurisprudence

n° : Numéro

MARPOL : convention

Obs. : Observations

Ord. : Ordonnance

Ouvr. : Ouvrage

p. : Pages

Préc. : Précité

PUF : Presse universitaires de France

Rép. com. : Répertoire Dalloz de droit commercial

Rép. pén. : Répertoire Dalloz de droit pénal

Rev. : Revue

RIPAM : convention

s. : Suivant(s)

T. com. : Tribunal de commerce

T. corr. : Tribunal correctionnel

TGI : Tribunal de grande instance

INTRODUCTION

« *Even the best informed master will find difficult to keep pace with the sheer volume of major and subordinate legislation.* »¹

1. Définition du capitaine et de l'armateur - Sur un navire on trouve un équipage et à sa tête, en haut de l'échelle : le capitaine qui est selon l'adage traditionnel « *le seul maître à bord, après Dieu* ». Ce dernier est le « *préposé de l'armateur chargé de la conduite et du commandement d'un navire de commerce* »² et c'est la personne « *qui exerce en fait, le commandement du navire* »³. On peut dire que le capitaine c'est « *le centre vital du navire, à la fois le cerveau et coeur* »⁴. Le capitaine du navire est désigné par l'armateur qui est « *celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire* »⁵.

2. Le capitaine armateur - Il existe des situations où l'armateur et le capitaine sont la même personne, cela était souvent le cas auparavant. Aujourd'hui on retrouve ce type de situation dans les navires de plaisance et les navires de pêche, mais très peu les navires de commerce. Il reste tout de même l'exemple des vedettes faisant des liaisons courtes (Marseille - Frioul) où on peut imaginer une société unipersonnelle, où le propriétaire du navire est aussi l'armateur ainsi que celui qui tient la barre. Un exemple de ce type de situation existe à l'étang de Thau, où un ostréiculteur fait visiter l'étang sur un navire, il est ainsi capitaine et propriétaire/armateur de ce dernier. On arrive ici dans une situation où il y a une confusion entre le statut d'armateur et les fonctions de capitaine.

¹ S.W Taylor « Même le capitaine le mieux informé, aura du mal à suivre le rythme de l'évolution des lois. »

² définition de capitaine du Vocabulaire Juridique, G. Cornu, 10e éd., p.148, PUF

³ art. L. 5511-4 du Code des transports

⁴ DMF 2012, p. 345 obs. H. Ardillon, « La fonction du capitaine à bord d'un navire de grande dimension »

⁵ art. L. 5411-1 du Code des transports

2.1 Exclusion du capitaine armateur - Ainsi, bien que cette situation existe, elle reste spécifique à ce type de navigation et nous allons nous restreindre dans notre développement, à la définition du capitaine donnée par la loi de 1969⁶ et reprise par le Code des transports⁷ qui vise la navigation de commerce.

La situation qui va donc nous intéresser est celle d'un capitaine, préposé, « *celui qui accomplit un acte ou exerce une fonction sous la subordination d'un autre* »⁸, qui va être face à des ordres donnés par l'armateur qui lui veut maximiser son profit.

3. Compétence du capitaine - Pour que le capitaine soit légitime, il faut qu'il ait des compétences professionnelles, et l'article L. 5521-3 du Code des transports vise cette exigence de formation en donnant trois conditions à remplir pour l'accès aux fonctions de capitaine : les qualifications professionnelles, un niveau de connaissance suffisant de la langue française et un niveau de connaissance des matières juridiques.

Il existe aussi une condition de moralité rappelée par l'article L. 5521-4 du Code des transports, ainsi dès lors qu'une personne a une condamnation qui apparaît sur son bulletin n°2 du casier judiciaire, il ne pourra être éligible au statut de capitaine.

4. Les fonctions du capitaine - Le capitaine, de par son rôle à bord du navire, a quatre grandes fonctions.

4. 1. Fonction technique - Il a une fonction technique, celle de s'occuper de la conduite du navire et de sa sécurité, et le Code ISM a renforcé sa responsabilité ainsi que ses pouvoirs concernant la sécurité de la navigation. C'est normalement à l'armateur de mettre en oeuvre une politique de sécurité à bord, bien qu'il revienne au capitaine le

⁶ Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.

⁷ art. L. 5412-2 al.1 du Code des transports « *Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affrètement.* »

⁸ définition de préposé du Vocabulaire Juridique, G. Cornu, 10e éd., p.791, PUF

pouvoir discrétionnaire de prendre toute décision nécessaire à la sécurité et sûreté à bord du navire.

4. 2. Fonction commerciale - Cette fonction était plus développée auparavant puisque le capitaine choisissait l'équipage et signait les connaissements. Aujourd'hui, cela revient pour lui à pourvoir aux besoins normaux du navire (sauf s'il se trouve dans le port du siège de l'armateur ou dans un port où se situe une succursale de l'armateur). Il pourra aussi en cas d'impossibilité totale de communication avec l'armateur, prendre des engagements dépassant le pourvoir aux besoins normaux.

4. 3. Fonction publique - Sa fonction publique implique d'un côté son statut d'officier de l'état civil lui permettant d'établir des actes de naissance et de décès⁹, la possibilité pour lui de recueillir la volonté de se marier ou encore une fonction de notaire en recevant un testament authentique. De l'autre côté, c'est une autorité disciplinaire, il est « *chef de la société de bord* », puisqu'il peut prendre la casquette de l'officier de police judiciaire lorsqu'une infraction a été commise à bord en menant une enquête afin de recueillir les preuves¹⁰.

4. 4. Fonction judiciaire - La fonction judiciaire l'oblige à tenir le livre de bord où sont mentionnés tous les événements du jour et qui fait foi jusqu'à preuve du contraire. Il pourra recevoir les actes judiciaires et extra-judiciaires destinés à l'armateur selon l'article 10 du décret du 19 juin 1969 mais ce n'est pas lui qui le représente judiciairement.

Ces différentes fonctions font du capitaine une personne à haute responsabilité, et c'est pourquoi sa responsabilité pénale qui est l' « *obligation de répondre de ses actes délictueux et, en cas de condamnation ; d'exécuter la sanction pénale prévue pour cette infraction* »¹¹ peut être, à de nombreuses occasions, engagée.

4.1 Règlementation à connaître découlant des fonctions du capitaine - Ces différentes fonctions donnent au capitaine des responsabilités et exigent de lui des

⁹ art. 59 du Code civil

¹⁰ art. L. 5531-1 du Code des transports

¹¹ définition du Dictionnaire Larousse, <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/responsabilité/68694>

connaissances particulières. En effet, il devra aussi connaître les différents types de contrats comme les chartes parties, et avoir une bonne connaissance des lois sur l'environnement (la Convention MARPOL), mais pas seulement car il devra connaître la réglementation et cela englobe la convention SOLAS, MARPOL, COLREG, ISM, ISPS, STWC, les différents Code nationaux ainsi que les fascicules ou brochures concernant la sécurité et les méthodes de travail¹².

5. Conflit d'intérêts sécurité/profit - Le problème qui se pose est que la navigation maritime n'est pas sans risque, le péril de la mer est reconnu et même utilisé comme condition pour définir un navire. Ainsi, le fait d'affronter les périls de la mer tout en essayant de maximiser les profits de l'armateur (en arrivant plus vite au port de destination, en chargeant une quantité importante de cargaison...) peut amener à des situations où le capitaine devra faire un choix entre les indications de son supérieur qui lui feraient commettre une infraction, ou suivre la loi et aller à l'encontre de son employeur ce qui pourrait avoir pour conséquence un licenciement ou un impact sur son salaire ou ses conditions de travail (le mettre à la tête d'un autre navire qui aurait des horaires plus fastidieux ou qui irait à des endroits plus lointains de son domicile familial). Or, le capitaine a l'obligation « *de respecter les instructions de voyage de l'armateur ou de l'affréteur et ne peut en aucun cas, sauf force majeure, se dérouter ou relâcher sans leur autorisation* »¹³ ce qui montre à quel point le capitaine de navire est aujourd'hui lié par les ordres de son employeur.

6. Evolution historique des infractions concernant le capitaine - Le capitaine va engager sa responsabilité pénale pour différents types d'infractions et celles-ci ont évolué au fil du temps. Le droit pénal maritime est apparu avec les premiers navires, on trouvait au Moyen-Âge des crimes et délits spécifiques, maritimes qui étaient traités par des tribunaux d'exceptions. C'est ainsi que les rôles d'Oléron et le Consulat de la mer

¹² à voir, *DMF* 2012, p. 345 obs. H. Ardillon, « La fonction du capitaine à bord d'un navire de grande dimension »

¹³ p. 61, « *Aide mémoire du capitaine* » par J.P. Cotte, C. Delher et M. Vandevienne

imaginées déjà des sanctions. On trouvait aussi des coutumes ainsi que des lois où les déserteurs étaient punis de fouet ou de potence en cas de récidive.

C'est en France que la réglementation maritime a commencé avec une codification initiée par Richelieu puis reprise par Colbert avec l'Ordonnance de la marine en août 1681. C'est après la seconde guerre mondiale que le droit pénal et disciplinaire de la marine marchande s'est vraiment développé à travers la loi du 17 décembre 1926. Historiquement, les infractions pour lesquelles le capitaine pouvait être poursuivi étaient de deux catégories : d'une part celles relevant de la navigation et d'autre part les comportements frauduleux tels que les détournements de cargaison, l'abus de ses pouvoirs...

7. Les infractions engageant la responsabilité du capitaine - Les infractions de navigation restent aujourd'hui applicables aux capitaines, sa fonction technique implique qu'il soit responsable de la bonne conduite du navire et qu'il respecte les différentes réglementations aujourd'hui mises en place comme le code ISM. Par contre les infractions dues à un comportement frauduleux du capitaine tendent à disparaître, cela tient entre autre au fait qu'avec les nouvelles technologies les navires sont sous un contrôle permanent de l'entreprise terrestre, avec entre autre des capitaines à terre qui vont donner les routes à suivre.

Les nouvelles technologies, le développement des navires, la mondialisation, l'intensification du transport maritime ainsi que l'évolution des mœurs a mis en avant de nouvelles infractions. On trouve maintenant des textes internationaux contenant des dispositions pénales. Ainsi on peut trouver différents types d'infractions qui vont toucher le capitaine dans les dispositions du Code pénal et du Code de l'environnement mais aussi dans les conventions internationales telles que la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer ou la Convention MARPOL. Le thème environnemental est aujourd'hui au coeur des litiges et on a un exemple clair avec l'affaire Azura où un capitaine de navire est poursuivi pour pollution atmosphérique à Marseille. Les sanctions accompagnant ces infractions peuvent être très lourde puisque comme on le verra plus tard, le capitaine peut

encourir jusqu'à 10 ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende en cas de rejet d'une substance polluante pour un capitaine d'un navire-citerne¹⁴.

8. Bilan - On peut ainsi dire que le capitaine a vu diminuer une grande partie de ses pouvoirs tout en observant une augmentation de ses obligations avec les questions de sécurité, de sûreté ainsi que les nombreuses dispositions en matière environnementale et de navigation. On pourrait dire que « *le rôle du capitaine se réduit aujourd'hui à la conduite essentiellement technique du navire* »¹⁵.

9. Plan - On va d'abord mettre en avant différentes solutions permettant d'exonérer ou de diminuer la responsabilité pénale du capitaine (Partie 1), puis on donnera le cadre juridique général de sa responsabilité pénale, auquel le capitaine se confronte quotidiennement (Partie 2).

¹⁴ art. L 218-12 du Code de l'environnement

¹⁵ « La responsabilité personnelle du capitaine de navire », p.9 R. Garron

Partie 1 : Le capitaine et le droit pénal général

10. Propos introductifs - Le capitaine d'un navire est donc le coeur et le cerveau, il est le « *seul maître à bord après Dieu* », il a des fonctions très étendues et c'est pour cela qu'il a aussi des responsabilités importantes. Au point de vue pénal, le capitaine peut être responsable à de nombreuses occasions et cela ne reflète peut-être plus vraiment aujourd'hui son rôle à bord du navire.

Les nouvelles technologies sont très présentes à bord des navires et le contact capitaine/armateur est constant. Les réglementations ont, elles aussi évolué et le nombre de réglementation auxquelles doit se référer un capitaine est impressionnant. Comment peut-il tout savoir ?

11. Plan - Face à sa responsabilité étendue, le capitaine va devoir se défendre et on peut penser à plusieurs moyens. D'une part appliquer l'idée de la délégation de pouvoirs comme en droit pénal des affaires (chapitre 1) et d'autre part, si celui-ci est vu comme un préposé, appliquer des théories classiques plus classiques (chapitre 2).

Chapitre 1 : La responsabilité pénale du capitaine, seul maître à bord après Dieu

12. Propos introductifs - Le capitaine d'un navire a historiquement été mis au-dessus de tous dans l'organisation du navire. Il est « *le seul maître à bord après Dieu* » selon l'adage et c'est à lui qu'incombe l'ultime décision en cas d'imprévu.

À cause de son rôle prééminent dans la hiérarchie et l'organisation de la vie à bord du navire, il a des responsabilités importantes. Il est pénalement responsable à maintes reprises et il doit pouvoir se défendre.

13. Plan - Si on voit le capitaine comme l'ultime responsable à bord on peut le comparer à un chef d'entreprise et il devrait ainsi pouvoir utiliser les mêmes moyens d'exonération qui existent en droit pénal des affaires : la délégation de pouvoirs.

Il faut d'abord expliquer ce qu'est la délégation de pouvoirs et à quel niveau le capitaine se situerait (Section 1) puis se demander si celle-ci lui est applicable (Section 2).

SECTION 1 : La délégation de pouvoirs, moyen d'exonération

14. Propos introductifs - La délégation de pouvoirs est un outil d'organisation des entreprises permettant au chef d'entreprise de distribuer ses pouvoirs au sein de celle-ci.

La délégation de pouvoirs a été admise par la jurisprudence en 1902¹⁶. Ce transfert de pouvoirs s'accompagne normalement d'un transfert de responsabilités et ses conditions ont été posées par cinq arrêts de la chambre criminelle de la Cour de cassation le 11 mars 1993¹⁷.

L'idée est que le chef d'entreprise ne peut être à tous les endroits en même temps et il doit donc être en mesure de déléguer ses pouvoirs à d'autres personnes au sein de l'entreprise qui seront plus aptes et donc capables de s'occuper avec précision de la tâche.

15. Plan - Il convient d'expliquer ce qu'est la délégation de pouvoirs (I) pour ensuite savoir comment l'appliquer au capitaine (II).

I. Le cadre de la délégation de pouvoirs

16. Champ d'application de la délégation de pouvoirs - Le domaine d'application de la délégation de pouvoirs concernait à l'origine les infractions en matière d'hygiène et de sécurité du travail. La chambre criminelle a élargi le champ d'application de la délégation de pouvoirs à toutes les infractions avec les différents arrêts du 11 mars 1993 « *sauf si la loi en dispose autrement* ».

Elle permettra au chef d'entreprise, au dirigeant, de s'exonérer de sa responsabilité pénale en rapportant la preuve de la validité de la délégation de pouvoirs.

¹⁶ Cass. crim., 28 juin 1902, DP 1903. 1. 585)

¹⁷ Cass. crim., 11 mars 1993, Bull. crim., n°112

17. Conditions de la délégation de pouvoirs - Pour qu'une délégation de pouvoirs soit valide il faut deux conditions de fond, aucune condition de forme n'étant exigée mais il sera plus prudent d'en prévoir une.

Il faut d'une part un transfert de pouvoirs et d'autre part que la personne à qui les pouvoirs sont délégués remplisse différents critères.

17.1. Les caractères du transfert de pouvoirs - En ce qui concerne le transfert de pouvoirs, celui-ci sera évalué en fonction de la taille de l'entreprise¹⁸, la jurisprudence exigeait au départ une entreprise importante ayant un grand nombre de salariés ou étant implantée dans plusieurs secteurs géographiques. La jurisprudence s'est aujourd'hui assouplie, ce sont les juges du fond qui vont apprécier l'étendue et l'intérêt de la délégation face à la dimension de l'entreprise. Ce qui va être le plus souvent regardé est l'effectif, les spécificités et la diversité des activités, et « *lorsqu'au regard de ces critères, l'entreprise est hiérarchisée (...), les juges considèrent que celle-ci revêt une dimension suffisante pour admettre que le dirigeant, incapable de tout gérer et contrôler, est obligé de déléguer* »¹⁹.

Le transfert de pouvoirs doit avoir trois caractères, il doit être effectif ce qui implique que le délégataire ait reçu les moyens nécessaires²⁰ pour veiller au respect de la réglementation ce qui comprend les moyens financiers. Il faut aussi que ce transfert ait un caractère limité ce qui veut dire que le délégant ne peut transférer la totalité de ses pouvoirs mais seulement ceux concernant le secteur d'activité visé par la délégation²¹. Enfin, il faut que le transfert ait un caractère direct, il doit émaner de celui qui détient effectivement les pouvoirs.

17. 2. Les conditions relatives à la personne du délégant - Pour ce qui est des conditions relatives à la personne recevant la délégation, il faut donc que cette dernière se

¹⁸ Cass. crim., 3 janvier 1964, Gaz. Pal. 1964. 1. 313

¹⁹ Répertoire des sociétés, « Délégation de pouvoirs », D. Gibirila, décembre 2017, pt. 32

²⁰ Cass. crim., 15 novembre 2016, n°15-86.465, Bull. Joly 2017. 102, note N. Bargout

²¹ Cass. com., 10 février 2009, n°07-21.216, Bull. Joly 2009. 590, note Ferrier

fasse au sein de l'entreprise à un préposé pourvu de la compétence, de l'autorité et investi des moyens nécessaires lui permettant de veiller efficacement au respect de la réglementation²² du secteur technique délégué.

Il faut un lien de subordination entre le délégant et le délégué ce qui est une « situation de dépendance du travailleur, en droit, sous l'autorité de celui pour lequel il effectue une tâche ; dépendance plus précisément caractérisée, par le pouvoir, pour l'employeur, de donner au travailleur des instructions, des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et d'en vérifier les résultats, ainsi que de sanctionner les manquements de son subordonné, à charge d'assumer les risques de son activité »²³, c'est donc la « situation de quelqu'un qui dépend, dans ses fonctions, de l'autorité de quelqu'un d'autre »²⁴. Il pourra s'agir d'un salarié de la société ou dans un groupe de sociétés, d'un salarié d'une société fille.

Cette personne devra avoir trois qualités, il lui faudra les moyens nécessaires à l'accomplissement de la mission, l'autorité ce qui veut dire les moyens de se faire obéir²⁵(pouvoir de commandement, éventuellement pouvoir disciplinaire) et enfin, la compétence qui est d'une part juridique puisqu'il découle de la délégation qu'il a pour mission de veiller au respect de la réglementation à la place du chef d'entreprise, et d'autre part technique qui est son corollaire pour savoir ce qu'il faut respecter dans la réglementation, cela pourra être prouvé par des diplômes ou des formations. Cette compétence est souverainement appréciée par les juges mais comme l'a relevé la jurisprudence, une jeune personne n'ayant que très peu d'expérience dans l'entreprise ne peut être considérée comme compétente pour assumer une délégation de pouvoirs²⁶.

²² Cass. crim., 17 novembre 1987, *Bull. crim.*, n°416 ; 12 janvier 1988, *ibid.*, n°15 ; 16 janvier 1990, n°88-83.193, *ibid.*, n°28

²³ définition de subordination du Vocabulaire Juridique, 10e éd., G. Cornu, p. 991, *PUF*

²⁴ définition de subordination du Dictionnaire Larousse, <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/subordination/75073>

²⁵ Cass. crim., 8 décembre 2009, n°09-82.183

²⁶ Cass. crim., 8 décembre 2009, n°09-82.183 ; *RSC* 2010. 443, obs. Cerf-Hollender ; *D.* 2010. *AJ* 212

17. 3. L'acceptation de la délégation de pouvoirs - Pour que la délégation soit certaine il faut une dernière condition, celle de l'acceptation de la délégation par le délégataire. En effet il n'est pas suffisant d'avoir une délégation générale en principe, il faut une précision sur les missions et le domaine d'activité délégué par exemple²⁷. Il a été admis que la délégation découle d'un organigramme de l'entreprise, mais pas toujours²⁸. Par contre la délégation de pouvoirs n'a pas à être nominative et elle peut ainsi se rattacher à des fonctions, un rôle, et l'acceptation se transmettra par le contrat de travail²⁹.

En ce qui concerne l'acceptation par le délégataire la jurisprudence a d'abord dit que celui-ci était tenu d'accepter³⁰ puis elle a rendu une décision dans le sens contraire quelques mois après³¹, mais en regardant de plus près l'arrêt, la censure était plutôt sur le fait que les juges n'avaient pas cherché à savoir si les autres conditions étaient remplies. Finalement, la Haute juridiction en 2005 a jugé que pour que la délégation de pouvoirs soit valide, il faut d'une part l'acceptation de la part du délégataire mais aussi que la délégation ne comporte aucune ambiguïté³².

17.4. Absence de condition de forme - Il n'y a pas de condition de forme obligatoire³³, mais il est toujours prudent pour pouvoir avoir une preuve en cas de litige de retranscrire la délégation de pouvoirs par écrit. Le délégant qui devra démontrer l'existence de la délégation avant la commission de l'infraction, pourra ainsi se reposer sur l'écrit.

Ainsi l'écrit pourra être un contrat passé entre l'employeur et le salarié, faisant foi par les signatures de l'acceptation de cette délégation.

²⁷ Cass. crim., 28 janvier 1975, *Bull. crim.* n°32

²⁸ Cass. crim., 30 avril 2002, n°01-84.405 - Cass. crim., 3 mai 2006, n°05-85.715

²⁹ Cass. soc., 7 juin 2011, n°10-19.780, 10-15.847, 10-15.848, 10-16.682 et 10-21.704, *Bull. Joly* 2011. 766, note Périn

³⁰ Cass. crim., 2 mars 1977, n°76-90.895, *Bull. crim.* n°202 et crim., 14 janvier 1976, n°85-93.192

³¹ Cass. crim., 27 octobre 1976, n°75-83.068

³² Cass. crim., 13 septembre 2005, n°05-80.035

³³ Cass. crim., 22 octobre 1991, n°89-86.770, *Dr. pén.* 1992, comm. 74

18. Conséquences de la délégation - Si la délégation est valable, il ne pourra y avoir de cumul de responsabilité entre le délégant et le délégataire, on est sur une délégation alternative. Le chef d'entreprise n'est alors plus responsable pénalement et le délégué, lui, devra assumer la responsabilité du dommage causé. On peut noter que la délégation de pouvoirs n'a aucun effet exonératoire au regard de la personne morale.

II. La situation du capitaine vis-à-vis de la délégation de pouvoirs

19. La délégation générale du capitaine - Lorsque l'on se penche sur le cas du capitaine on se rend compte qu'il existe une délégation générale entre lui et l'armateur. Ce genre de délégation a été admis par la jurisprudence³⁴. Cette délégation rentre-t-elle dans les conditions initiales ?

19.1 Validité de la délégation générale - La question survient lorsqu'on entend « délégation générale », or comme on l'a expliqué ci-dessus, la délégation de pouvoirs ne peut être que limitée. Il faut alors observer cette délégation générale donnée au capitaine de navire, elle n'est pas vraiment illimitée.

Elle est générale dans le sens où c'est le capitaine qui aura tous les pouvoirs pour gérer la vie quotidienne sur le navire et c'est lui qui prend les décisions touchant à la sécurité et à la sûreté des passagers, de l'équipage, des marchandises et du navire lui-même. Mais, le capitaine ayant reçu une délégation de pouvoirs de la part de l'armateur n'est pas apte à gérer ce qui se passe à terre dans l'entreprise par exemple, il n'en a pas l'autorité. D'ailleurs cette délégation générale n'exonère pas l'armateur la lui ayant donnée de sa responsabilité pénale pour ses actes ou abstentions ayant commis un dommage³⁵, c'est-à-dire que l'armateur a lui aussi des obligations à remplir et que celles-ci ne rentrent pas dans la délégation dite générale. On peut donc considérer que cette délégation est bien limitée.

³⁴ Cass. crim., 8 septembre 2015, n°13-87.410, *Bull. crim.*, n°193

³⁵ Cass. crim., 8 septembre 2015, n°13-87.410, *Bull. crim.*, n°193

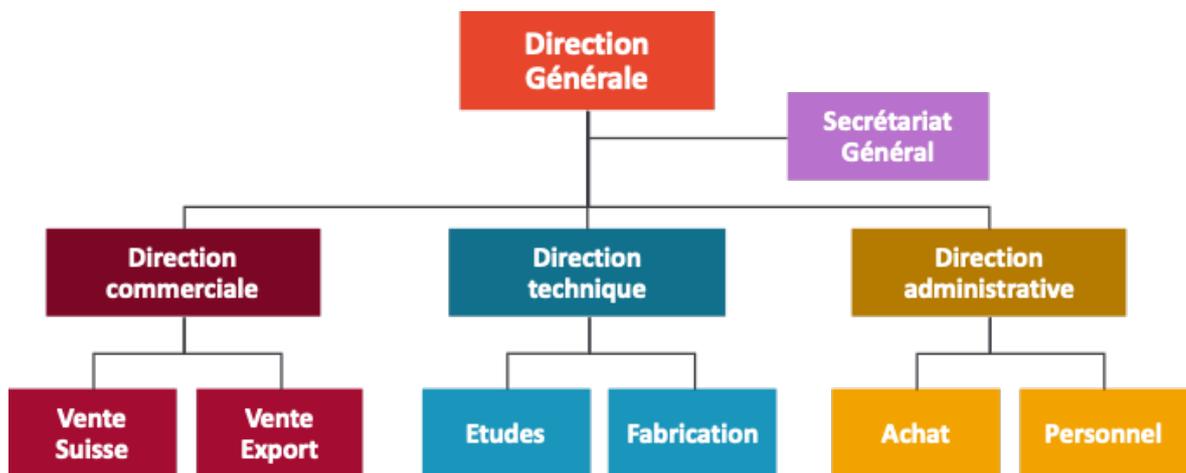
Si on regarde les autres conditions, on suppose que la condition de taille est remplie puisqu'il s'agit d'un navire qui ne peut être géré totalement directement à terre, où on peut avoir des spécificités et une masse salariale plus ou moins importante. Sur les deux autres caractères du transfert de pouvoirs, pour ce qui est du caractère direct la condition est remplie puisque c'est l'armateur qui lui donne cette délégation, donc son supérieur hiérarchique ayant cette compétence. Pour ce qui est du caractère effectif, étant sur le navire et ayant un rôle très extensif on suppose largement que cette condition est remplie.

Pour ce qui est des conditions relatives au délégué, donc le capitaine, on a un lien de subordination entre l'armateur et le capitaine, les moyens nécessaires sont présents, l'autorité doit être donnée au capitaine et d'ailleurs l'armateur selon l'article 5.2 du Code ISM doit préciser que l'autorité supérieure appartient en matière de sécurité au capitaine par exemple. Enfin, la compétence semble acquise et attestée via les diplômes et formations que doivent passer et posséder les capitaines de navires.

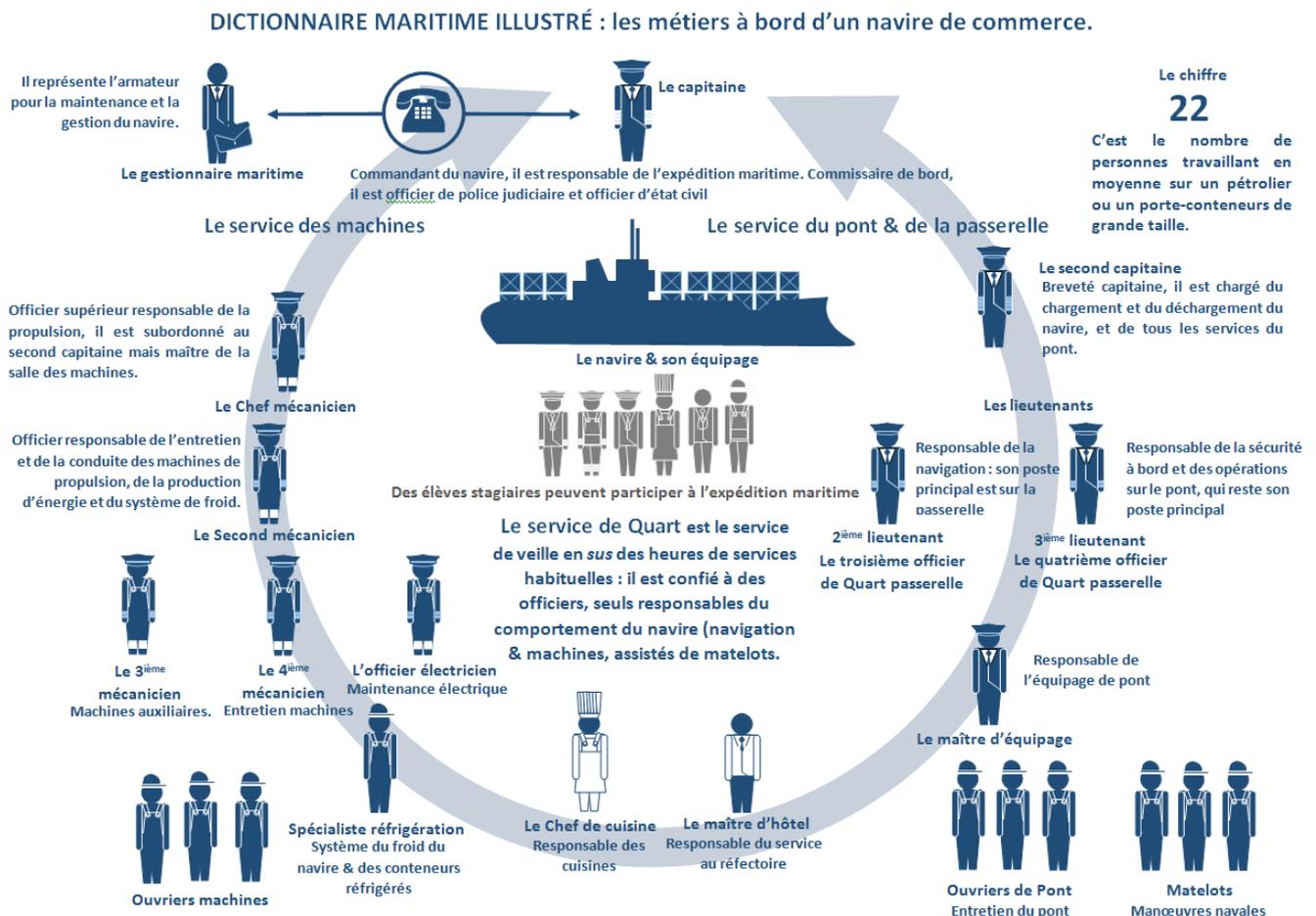
19.2 Lien contractuel entre le capitaine et l'armateur - Bien que la condition de forme ne soit pas exigée pour la validité de la délégation de pouvoirs, on sait qu'il existe un lien contractuel entre le capitaine et l'armateur, qui est celui qui désigne le capitaine. On a alors une dualité de contrat, avec un contrat d'engagement et un contrat de mandat. Or, la délégation pouvant se transmettre selon un rôle, des fonctions ?? il apparaît dans notre situation que ce serait le cas, ce qui voudrait dire que la délégation se ferait automatiquement via le contrat de travail, lequel est signé par le capitaine faisant ainsi foi de son acceptation de la délégation.

20. Le navire entreprise - Il serait tentant de dire que le capitaine a sur un navire un rôle de chef d'entreprise. En effet, sur un navire on retrouve une structure hiérarchisée avec un chef en haut : le capitaine et puis des départements surveillés chacun par un chef comme le chef mécanicien qui s'occupe de la salle des machines et a sous ses ordres diverses personnes. Un bénéfice est fait par le navire, c'est celui obtenu par le voyage

effectué qu'il s'agisse d'une croisière avec un navire à passagers ou d'un transport de marchandises.



Type d'organigramme classique d'une entreprise³⁶.



Les différents métiers à bord d'un navire de commerce³⁷.

³⁶ <https://www.advaloris.ch/nos-services/intelligence-organisationnelle/organisation-fonctionnement-de-lentreprise/differents-types-dorganigramme-dentreprise>

³⁷ <http://www.hglycee.fr/?cat=3774>

21. Le navire, unité de production - Le capitaine, chef d'entreprise dans cette hypothèse, aurait alors les mêmes problèmes que les chefs d'entreprise terrestres et la gestion du navire demanderait une possibilité de délégation envers des officiers sous le commandement direct du capitaine.

S'il est vrai que la vie en société dans un navire peut faire penser à une entreprise terrestre, il faut tout de même noter que le navire n'ayant pas de personnalité morale ce qui implique qu'il n'y ait pas d'organes ou de représentant, on ne peut que dire que le navire et les salariés à bord forment une unité de production qui serait par exemple dans notre organigramme classique la direction technique avec le capitaine et au dessous les différents officiers, puis les marins. Ils sont finalement tous subordonnés à l'entreprise principale : l'entreprise terrestre.

Il n'y a pas ici de lien contractuel entre le marin, l'officier et le capitaine, le seul lien contractuel est celui qui existe entre l'armateur et tout l'équipage.

22. Délégation entre le capitaine et le second ? - Le second capitaine a la charge à bord du navire du service général et du service du pont, mais « *il a autorité par délégation permanente du Capitaine, sur toutes les personnes présentes à bord pour tout ce qui concerne la sécurité, la sûreté, le maintien de l'ordre* »³⁸. Cela étonne puisque le capitaine ayant déjà une délégation ne pourrait en tout état de cause que subdéléguer. Mais, cette délégation est-elle vraiment valide ? On peut en douter. En effet pour que la délégation soit complète et valide il faut que la personne l'ayant reçu ait une totale indépendance dans sa mission. En l'occurrence le second capitaine est sous l'autorité du capitaine qui aura finalement le dernier mot, tous les plans de sécurité ou de sûreté que pourra imaginer le second capitaine devront être validés par le capitaine. Le chef de bord a alors une implication personnelle, et la délégation ne jouera plus en sa faveur.

³⁸ Voir « Second capitaine sur un porte-conteneur », *DMF* 2011, p. 595, obs. P.-L. Vincent

23. Besoin de subdélégation - Le fait que ce ne soit pas une société à part entière ne veut pas dire que l'unité de production que représente le navire ne soit pas d'une dimension et d'une complexité telles qu'il ne soit pas nécessaire d'effectuer des délégations de pouvoirs. On a donc la situation d'un capitaine ayant reçu une délégation générale de pouvoirs. Si le capitaine a déjà une délégation de pouvoirs il ne pourra qu'effectuer une subdélégation. En subdéléguant il ne pourra passer qu'une partie de ses pouvoirs à un autre salarié à bord du navire qui hiérarchiquement est sous son autorité.

24. La subdélégation et ses conditions - La subdélégation de pouvoirs peut être définie comme « *la délégation à son tour par le délégataire de tout ou partie de ses attributions qui lui ont été antérieurement transférées aux fins d'agir au nom et pour le compte du délégant* »³⁹. La subdélégation a été acceptée par la jurisprudence⁴⁰ et elle doit se faire dans les mêmes conditions exigées pour la validité de la délégation de pouvoirs⁴¹. Il n'est pas nécessaire que le chef d'entreprise ayant délégué initialement ses pouvoirs soit à l'initiative de la subdélégation. Il faut simplement que les subdélégués aient régulièrement consenti et qu'ils soient pourvus de la compétence, de l'autorité et des moyens leur permettant l'accomplissement de leur mission⁴². Mais cela veut aussi dire qu'une autorisation du chef d'entreprise pour une subdélégation de pouvoirs ne donne pas validité aux subdélégations si les critères ne sont pas remplis⁴³.

Cela voudrait dire qu'un capitaine de navire ayant reçu une délégation de pouvoirs de la part de l'armateur n'a pas besoin pour subdéléguer une partie de ses pouvoirs que ce soit l'armateur lui-même qui fasse les démarches pour mettre en place une subdélégation avec l'un des officiers à bord.

³⁹ Répertoire des sociétés, « Délégation de pouvoirs », D. Gibrila, décembre 2017, pt. 19

⁴⁰ Cass. crim., 8 août 1983, *Bull. crim.* n°48 - Cass. crim., 14 février 1991, n°90-80.122, *Bull. crim.*, n°79

⁴¹ Cass. crim., 4 janvier 1991, n°89-83.899

⁴² Cass. crim., 30 octobre 1996, n°94-83.650, *Bull. crim.*, n°389, *Gaz. Pal.* 1997.1, somm. 122, note Latry-Bonnart, *Bull. Joly* 1997.120, note Mascala)

⁴³ Cass. crim., 3 décembre 1998, *Bull. crim.* n°389

25. Condamnation pour absence de délégation/subdélégation - Il a été considéré que le manque de délégation de pouvoirs dans une entreprise dont la taille en fait une nécessité, peut constituer une circonstance aggravante de la responsabilité pénale du dirigeant⁴⁴, et c'est la même chose en cas de manque de subdélégation⁴⁵. On peut alors se dire que les spécificités réglementaires de chaque « département » au sein d'un navire peuvent donner une obligation pour le capitaine de subdéléguer ses pouvoirs, permettant alors une meilleure gestion.

26. Bilan - Ainsi en voyant l'ampleur des fonctions du capitaine, le gigantisme des navires aujourd'hui et l'évolution constante de la législation internationale, européenne et nationale, ne serait-ce pas une nécessité pour le capitaine de subdéléguer une partie de ses pouvoirs ?

⁴⁴ Cass. crim., 1er octobre 1991, n°90-85.024

⁴⁵ Cass. crim., 28 février 1995, n°94-82.577

SECTION 2 : La subdélégation de pouvoirs par le capitaine, moyen d'exonération de sa responsabilité pénale

27. Propos introductifs - Le capitaine de navire est exposé à des poursuites judiciaires en raison de son rôle à bord et de ses fonctions et ce de manière plus récurrente. En cas de poursuite, la compagnie met le plus souvent à disposition de son capitaine une aide juridique via un conseil. Il n'est pas dans l'intérêt de la compagnie que le capitaine se retourne contre elle et l'avocat défendra avant tout les intérêts de la compagnie qui est celle qui contracte ses services.

Ainsi, pour s'exonérer de sa responsabilité pénale face aux infractions mettant en jeu sa responsabilité, le capitaine pourrait user de la délégation de pouvoirs, celle-ci n'affectant en rien les intérêts de la compagnie.

28. Plan - L'idée est que le capitaine étant chargé d'une délégation générale de la part de l'armateur celui-ci ne pourrait d'abord que subdéléguer ses pouvoirs. Cette subdélégation est essentielle pour le capitaine qui voit ses moyens de défense se réduire et les infractions contre lui augmenter (I). Il faut alors se demander si la subdélégation serait possible dans le cas d'un capitaine de navire. Plusieurs problématiques se posent, d'une part la subdélégation est-elle possible en droit maritime ? Mais il faut si on accepte la subdélégation, savoir comment la mettre en marche pour que celle-ci soit valide et ce notamment par rapport à la condition d'acceptation (II).

I. La nécessité pour le capitaine d'une possibilité de subdélégation

29. Objectif de la subdélégation - La subdélégation de pouvoirs est un outil permettant à la personne subdéléguant de s'exonérer de sa responsabilité pénale. On retrouve la même idée que pour la délégation de pouvoirs. Face à la complexité de ce qui est dirigé par la personne recevant la délégation de pouvoirs, il faut qu'elle puisse, pour avoir une meilleure gestion de l'ensemble, subdéléguer ses pouvoirs à d'autres personnes dans l'entreprise qui vont être plus aptes à accomplir ces missions spécifiques.

30. La nécessité pour le capitaine de subdéléguer - On veut assurer le bon fonctionnement de l'entreprise et en l'occurrence on veut assurer le bon fonctionnement du navire. Les périls de la mer et le gigantisme des navires n'ont fait qu'augmenter les législations et accroître les infractions concernant le capitaine. Ainsi, il doit aujourd'hui connaître les réglementations concernant : la sécurité, la sûreté, les règles de navigations, l'environnement et dans ces différentes catégories on retrouve de la législation nationale, européenne et internationale.

Bien que les capitaines suivent une formation, les réglementations changent et cela peut être très rapide. Ainsi, le capitaine doit d'une part avoir une connaissance sur un très vaste ensemble de textes et d'autre part il doit se mettre à jour continuellement sur tous les changements législatifs... On pourrait dire que c'est une mission impossible.

31. La subdélégation outil de gestion - Aussi pour assurer une meilleure répartition des tâches et suivre l'idée même du droit pénal qui est de réprimer des infractions et des comportements contraires à l'ordre social, il faut trouver une solution permettant de prévenir de manière plus efficace la commission de ces infractions.

Le capitaine de navire étant soumis à l'autorité de la compagnie maritime, on ne va pas essayer d'aller à l'encontre de celle-ci mais d'optimiser l'accomplissement des transports de passagers et de marchandises tout en assurant la sûreté et la sécurité de l'équipage, des passagers, des marchandises et du navire lui-même.

32. Réglementations techniques demandant des personnes plus spécialisées -

La subdélégation permettrait ainsi d'avoir des personnes techniquement plus compétentes que le capitaine car leur travail se concentre sur une seule tâche.

32. 1. Exemple de l'Azura - On peut prendre l'exemple de l'affaire Azura, un capitaine de navire et la compagnie qui l'emploie sont poursuivis pour pollution atmosphérique. Il apparaît lors du procès qu'une succursale à terre s'occupe spécifiquement du choix de gasoil à utiliser selon les législations en cours. Le fait qu'un département à terre existe n'est pas anodin, c'est parce que la compagnie est bien consciente que le capitaine n'est pas surhumain et ne peut tout savoir. Pourtant, il va être condamné pour pollution atmosphérique car « *il est le maître de décider du combustible à utiliser* ».

L'idée ici serait de dire que le capitaine subdélègue ses pouvoirs de décisions sur le choix du combustible à une personne plus apte à connaître les réglementations et les possibles changements en cours de navigation. Ainsi, on pense tout de suite au chef mécanicien qui lui aussi a suivi une formation et doit s'occuper de la salle des machines.

Pourtant l'idée n'a pas été retenue et cela car finalement la subdélégation à bord d'un navire n'a jamais été acceptée.

Si l'objectif est de réduire le nombre de cas de pollution, d'accidents en mer, ne serait-il pas judicieux de demander à la personne la plus spécialisée dans le domaine d'avoir la responsabilité du choix à faire le moment venu ?

33. Bilan - C'est pourquoi on propose d'imaginer le système de la subdélégation à bord d'un navire, il faut responsabiliser les personnes ayant les meilleurs moyens techniques et la compétence la plus élevée à faire le choix adapté. On ne peut continuer de demander au capitaine d'accepter la responsabilité pénale pour toute faute engendrant un dommage pénal, alors qu'il n'était pas apte à savoir ce qu'il se passait réellement. Il est finalement dépassé par tous les rôles qui lui sont conférés.

II. La possibilité de la subdélégation.

34. Plan - Plusieurs problématiques se posent. D'une part est-ce que la subdélégation est possible selon les textes incriminant les infractions concernant la navigation maritime ? (A). D'autre part, si la subdélégation est possible, comment la mettre en marche pour que celle-ci soit valide et ce notamment par rapport à la condition d'acceptation ? (B).

A. Une exclusion par les textes de la subdélégation.

35. Conditions de la subdélégation - La subdélégation de pouvoirs tient donc aux mêmes conditions que la délégation de pouvoirs. Il faut un transfert des pouvoirs effectif, limité et direct qui doit être rendu nécessaire par la taille de l'entreprise ainsi qu'un subdéléguant subordonné au subdélégataire qui recevra les moyens nécessaires à l'accomplissement de la mission, en ayant l'autorité et la compétence suffisante lui permettant d'accomplir efficacement la mission déléguée.

36. Champ d'application de la subdélégation - Selon les arrêts de 1993⁴⁶ la délégation de pouvoirs, et donc la subdélégation, est possible dans tous les domaines « *sauf si la loi en dispose autrement* ». Or, on a considéré que la loi en dispose autrement lorsque celle-ci énumère de façon limitative les personnes à qui l'infraction pourra être imputée, c'est le cas du délit d'entrave par exemple qui vise directement l'employeur.

37. Exclusion implicite des textes - Comme l'a remarqué Me Scapel dans son intervention retranscrite au DMF⁴⁷, seul le premier article relatif aux pollutions par navire dans le Code de l'environnement donne une alternative à la poursuite du seul capitaine

⁴⁶ Cass. crim., 11 mars 1993, *Bull. crim.*, n° 112

⁴⁷ DMF 2005, n° 662, « Info-droit » obs. S. Miribel

« ou tout autre personne représentant du bord ». Or les autres articles ne font référence qu'au seul capitaine comme personne pouvant être pénalement responsable. Ainsi on peut déduire que la loi exclut implicitement la délégation de pouvoirs pour les infractions de pollution commises par des navires.

Cela reviendrait à avoir une canalisation de la responsabilité pénale du capitaine, et comme le fait remarquer Me Scapel cela revient à « *une véritable restauration de la plénitude des fonctions du capitaine. Il est dommage simplement que cette restauration ne vise uniquement qu'à le condamner car chacun le sait, le seul maître à bord après Dieu, ce n'est plus le capitaine mais le téléx!* »⁴⁸.

38. Renvoi à la définition de la notion de capitaine de l'article L. 218-10 C. env.

- Si l'on s'en tient à cela, en effet la délégation de pouvoirs et donc la subdélégation paraît exclue par le législateur. Pourtant, il faut regarder de plus près, en effet l'article L. 218-10 du Code de l'environnement (qui a été modifié depuis l'intervention de Me Scapel), donne une définition du capitaine.

« Pour l'application de la présente sous-section :

- le terme : « capitaine » désigne le capitaine ou le responsable à bord d'un navire. Sont assimilés au capitaine le responsable de l'exploitation à bord d'une plate-forme fixe ou flottante ou le responsable à bord d'un bateau ou engin flottant fluvial ». Cela veut dire que chaque fois que les articles incriminant les pollutions par les rejets de navire utilisent la notion de capitaine, il faudra la comprendre dans un sens large. Le responsable à bord d'un navire pourrait être la personne ayant reçu la subdélégation.

39. Bilan - On peut donc conclure que pour les infractions de pollution par navire énoncée au Code de l'environnement, il n'y a en principe aucun obstacle à la mise en place d'une subdélégation de la part du capitaine à une personne formant son équipage.

⁴⁸ DMF 2005, n°662, « Info-droit » obs. S. Miribel

40. Article L. 218-18 Code de l'environnement - L'article L. 218-18 du Code de l'environnement vise les pollutions accidentelle et énonce « *Les peines prévues à la présente sous-section sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'un rejet effectué en infraction aux articles L. 218-11 à L. 218-17 et L. 218-19 ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter.* »

On ne pourra poursuivre pénalement le constructeur, les sauveteurs, les réparateurs ainsi que les membres de l'équipage « *sauf, pour ce dernier cas, si une délégation expresse de la sécurité à bord a été consentie à un préposé pourvu (...) « de l'autorité, de la compétence des moyens nécessaires pour remplir sa mission »⁴⁹ »⁵⁰*, ici l'auteur adhère à la délégation de pouvoirs, mais on suppose alors que celle-ci devrait émaner directement de l'employeur et qu'il n'y a point de subdélégation entre le capitaine et ce préposé.

41. Exclusion de certains pouvoirs à la subdélégation - Il existe par contre et cela tient au coeur même de la fonction de capitaine, des obligations qu'il ne pourra sûrement pas déléguer. D'ailleurs, lorsqu'on observe les dispositions L. 5241-11 et suivantes du Code des transports relatives à la sécurité des navires et prévention de la pollution, on se rend compte que le capitaine est à chaque fois visé expressément et c'est le seul à bord qui soit visé.

L'article L. 5241-11 du Code des transports incrimine le fait « *de faire naviguer ou tenter de faire naviguer un navire soumis à la convention internationale sur les lignes de charges, faite à Londres le 5 avril 1966, qui ne dispose pas de marques de franc-bord ou dont les lignes de charge appropriées, marquées sur le bordées sont immergées pendant le voyage ou à l'arrivée* ».

⁴⁹ Cass. crim., 8 février 1983, *Bull. crim.* n°48

⁵⁰ Répertoire de droit pénal et de procédure pénale, « Pollution marine », pt. 139, Dalloz

On peut ici dire qu'il y aurait une certaine exclusion faite par les textes mais qui est justifiée. Le rôle même du capitaine est celui de chef de l'expédition nautique et à ce titre il doit avant tout s'occuper de la sécurité à bord.

Ces dispositions renvoient à des obligations sur la navigation qui sont des compétences techniques. Il est raisonnable ici de dire que c'est au capitaine d'avoir ces compétences.

42. Infractions du Code des transports - Pour les infractions du Code des transports concernant la sûreté des navires on observe ici que les articles L. 5253-1 et suivants ne visent pas spécialement le capitaine et laisseraient alors la porte ouverte à une subdélégation. En effet l'article L. 5253-2 du Code des transports punit « *le fait de s'opposer à l'exercice des missions de contrôle dont sont chargés les fonctionnaires et agents habilités* ». On punit un fait mais non une personne en particulier.

42. 1. Infractions concernant l'assistance - En ce qui concerne l'assistance, il s'agit d'une obligation générale mais qui est aussi spécifique en cas d'abordage. Les articles du Code des transports semblent ici viser seulement le capitaine, pourtant l'article L. 5262-6-1 renvoie à « *tout autre personne exerçant, de droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire* ». Ainsi, il n'y a pas d'exclusion de délégation et même plus le fait de viser une personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction, cela renvoie à des pouvoirs du capitaine qu'il pourrait déléguer.

43. Bilan - En conclusion, si la délégation de pouvoirs peut être écartée par la loi, il n'apparaît pas ici dans certains domaines comme la pollution ou la sûreté que cela soit le cas. Le capitaine n'est pas le seul visé et cela veut dire que si les conditions de la délégation de pouvoirs sont remplies, alors la subdélégation devrait être possible dans les mêmes conditions entre le capitaine et une personne à bord.

B. L'acceptation de la subdélégation par les autres membres de l'équipage.

44. La postériorité de la subdélégation à l'infraction - La subdélégation nécessite donc les mêmes conditions que celles de la délégation de pouvoirs. Bien qu'aucune condition de forme ne soit nécessaire, comme nous l'avons vu, un écrit peut être vraiment utile pour démontrer le consentement de la personne qui reçoit le transfert de pouvoirs. Par contre, pour que la subdélégation exonère le subdélégué de sa responsabilité pénale il faudra que celle-ci ait été conclue postérieurement à la délégation de pouvoirs mais antérieurement à la commission de l'infraction.

Il faudra donc que la subdélégation soit postérieure à la délégation de pouvoirs elle-même⁵¹ mais à part cela la jurisprudence a accepté des subdélégations tant que les conditions de fond étaient remplies.

45. Nécessité de l'acceptation de la subdélégation - En effet, la subdélégation engendre elle aussi un transfert de responsabilités et des obligations desquelles le subdélégué devra répondre en cas de dommages. Ainsi, l'acceptation par le délégataire a-t-elle été jugée nécessaire⁵² par la jurisprudence. Cela a été réaffirmé à maintes reprises⁵³ et il revient à la personne ayant subdélégué de démontrer la validité de la subdélégation.

Récemment, dans un arrêt de juin 2018 la chambre criminelle⁵⁴ rappelle l'importance pour le délégataire d'accepter la délégation. La délégation de pouvoirs peut être prouvée par les contrats de travail et cela veut dire qu'elle doit être acceptée par la personne à qui le contrat est proposé. Ainsi, dans cette espèce, le chef d'entreprise expliquait la délégation de pouvoirs par la taille importante de l'entreprise et des circonstances de fait. Les juges n'ont pas accepté ces arguments et ont rappelé que pour exister, la délégation de pouvoirs doit être acceptée.

⁵¹ Cass. crim., 28 novembre 1995, n°95-81.937 ; Cass. crim., 15 mars 2016, n°14-81.921

⁵² Cass. crim., 2 mars 1977, n°76-90.895, *Bull. crim.* n°202 et crim., 14 janvier 1976, n°85-93.192

⁵³ Cass. crim., 13 septembre 2005, n°05-80.035

⁵⁴ Cass. crim., 27 juin 2018, n°17-81.918

46. Problème de l'absence de lien contractuel entre le capitaine et les autres membres de l'équipage - La question qui se pose est comment expliquer la subdélégation entre le capitaine et un membre de l'équipage alors qu'ils n'ont aucun lien contractuel. En effet, le capitaine de navire a un lien contractuel avec son employeur, l'armateur et les membres de l'équipage du navire ont eux aussi passé des contrats de travail, mettant en place un lien contractuel entre l'armateur et les membres de l'équipage. Le seul lien entre le capitaine et les membres de l'équipages est que ceux-ci sont sous son autorité.

47. Multiplier les délégations de pouvoirs au sein de l'équipage dès le départ - Le problème est que si la subdélégation n'est possible qu'en cas de lien contractuel entre le subdélégataire et le subdélégué, alors il n'y aura jamais de possibilité pour le capitaine d'effectuer une subdélégation. La seule possibilité pour amoindrir ses responsabilités serait de changer les termes de sa délégation générale et de rattacher les fonctions des autres membres de l'équipage à des responsabilités spécifiques. Cela aurait pour cause de créer différentes délégations de pouvoirs entre l'armateur et les membres de l'équipage, diluant les responsabilités du capitaine à travers diverses personnes.

48. Condition du lien de subordination - Si on regarde de près les conditions de la délégation et donc de la subdélégation, on sait qu'il faut un lien de subordination entre le délégant et le délégué. Or, le lien de subordination implique-t-il nécessairement un lien contractuel ?

La définition de la subordination, comme précédemment citée, n'exige pas de lien contractuel, on exige plutôt un lien de dépendance à une autorité. Or, le capitaine est censé être celui ayant toute l'autorité à bord, il la détient d'ailleurs d'une délégation générale de pouvoirs. En effet le capitaine en tant que chef de bord exerce son autorité sur toutes les personnes se trouvant à bord du navire qu'il commande et ce conformément à l'article L. 5531-1 du Code des transports. Ainsi, le fait qu'il n'y ait pas de lien contractuel entre le

délégrant et le délégataire ne semble pas poser problème à ce que le capitaine effectue une subdélégation oralement au chef mécanicien par exemple.

49- Bilan - Encore une fois, l'écrit est toujours la meilleure preuve de l'acceptation, et on peut imaginer un accord écrit qui serait rajouté par avenant au contrat de travail initial du membre de l'équipage qui recevra sa subdélégation.

S'il est possible de subdéléguer dans des entreprises entre chef de chantier et une personne gérant un groupe plus petit à l'intérieur de celui-ci, on ne peut pas comprendre comment l'absence de lien contractuel entre le capitaine et le membre de l'équipage auquel il délèguera une partie de ses pouvoirs peut être un problème pour la validité de la subdélégation.

Chapitre 2 : La responsabilité pénale du capitaine, préposé de l'armateur

50. Propos introductifs - Le capitaine de navire est un préposé de l'armateur. Il peut se définir comme « *un préposé de l'armateur, chargé de la conduite et du commandement d'un navire de commerce* »⁵⁵. Le capitaine est désigné par l'armateur qui doit s'assurer qu'il remplit les conditions nécessaires et requises par les dispositions légales pour accomplir ce travail. Il doit alors assurer des obligations, « *la navigation, la conduite des moteurs et des installations électriques, les relations entre le client et le bord et entre le bord et la terre, la sûreté et de la sécurité des passagers et du navire, de la gestion de l'équipage, l'hygiène à bord et de la santé des passagers, la maintenance et la réparation du navire et enfin les radio-communications* »⁵⁶.

51. Consécration du statut de préposé du capitaine - Cette qualité de préposé a d'abord fait débat et ce en raison de l'indépendance dont est censé jouir un capitaine dans la conduite du navire. C'est avec l'arrêt Lamoricière⁵⁷ en 1951 que la jurisprudence a accepté de dire que le capitaine d'un navire est un préposé de l'armateur. En l'espèce la Cour a jugé que c'était l'armateur qui était gardien du navire et non le capitaine. Ce statut de préposé a été consacré avec la loi Rodière de 1969 qui acte le fait que le capitaine est le préposé de l'armateur.

Il reste que parfois il a aussi la qualité de mandataire spécial et cela dû à ses responsabilités de mandataire pour l'armateur.

52. Le commettant - Depuis l'arrêt Lamoricière et la loi Rodière de 1969, le capitaine est vu comme un préposé de l'armateur. En cas d'affrètement coque nue ce sera

⁵⁵ définition de capitaine, Vocabulaire Juridique, G. Cornu, p.148, PUF

⁵⁶ « La notion et la fonction de skipper ou de chef de bord », AFDM, 6 décembre 2012, ; <https://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/chefdebord.pdf>

⁵⁷ Cass. com., 18 juin 1951, DMF 1951, p. 429 ; D. 1951, p.717, note G. Ripert

le préposé de l'affréteur car c'est ce dernier qui a la gestion commerciale et nautique du navire. Pour l'affrètement au voyage le fréteur gardant la gestion commerciale et nautique ce sera lui le commettant du capitaine. Et enfin pour le cas de l'affrètement à temps le capitaine sera préposé et du fréteur pour la gestion nautique et de l'affréteur pour la gestion commerciale⁵⁸.

53. Responsabilité pénale du préposé - On a d'une part une jurisprudence constante qui dit que le préposé ne répond pas pénalement des manquements aux réglementations concernant l'hygiène et la sécurité du travail car cela incombe au chef d'entreprise. Par contre, le préposé répond pénalement de toute infraction du Code pénal par laquelle il aurait commis une atteinte involontaire à la vie ou l'intégrité physique d'autrui. Cela a été affirmé par la chambre criminelle, *« s'il est vrai que le chef d'entreprise, tenu de veiller personnellement à la stricte observation des règles protectrices de la sécurité des travailleurs, ne peut dégager sa responsabilité qu'en établissant qu'il a donné, à cet effet, une délégation de pouvoirs à un préposé pourvu de la compétence et de l'autorité nécessaires, ce principe ne saurait mettre obstacle à ce que des maladresses, imprudences, inattentions ou inobservances des règlements relevées à la charge d'autres membres de l'entreprise dans l'inexécution des tâches qui leur sont confiées donnent lieu à des poursuites sur le fondement des articles 319, 320 ou R. 40-4° du Code pénal »*⁵⁹.

Normalement le préposé à partir du moment où il réalise une infraction doit engager sa responsabilité pénale et cela découle du principe pénal de la responsabilité personnelle. Mais il y a des textes interdisant le cumul des responsabilités entre l'employeur et le salarié. La jurisprudence a d'ailleurs tendance à se focaliser sur le dirigeant car il y a des difficultés à identifier le salarié et une absence de profit dans la réalisation de l'infraction. Pourtant, l'article 121-1 du Code pénal exclut toute responsabilité pénale du fait d'autrui, mais la jurisprudence a développé des hypothèses où

⁵⁸ T. com. Paris, 13 février 1974, *DMF* 1975, p.98 et T. com. Paris, 30 juin 1976, *DMF* 1977, p.238

⁵⁹ Cass. crim., 23 octobre 1984, n°82-93.375, *Bull. crim.*, n°316

le dirigeant sera responsable pénalement même si sa faute n'est pas pleinement caractérisée.

54. Conséquences de la qualité de préposé - La qualité de préposé devrait permettre au capitaine de navire de ne pas être poursuivi pour des infractions commises à l'intérieur de ses fonctions, le problème étant ici que le capitaine détient une délégation de pouvoirs générale émise par l'armateur. Ainsi, il ne devrait pas pouvoir s'exonérer dès lors que la délégation générale est valide.

55. Plan - Il s'agit alors de savoir si l'application de faits justificatifs permettrait au capitaine de s'exonérer pénalement de faits commis lors de ses fonctions (Section 1), en cas de réponse négative, l'idée est de se retourner vers l'élément moral et l'absence du rapport de preuve de celui-ci lors de commission d'infraction de pollution (Section 2).

SECTION 1 : L'exonération du préposé par un fait justificatif

56. Situation hypothétique - Le capitaine de navire peut se retrouver dans des situations délicates face aux ordres de son employeur. En effet le capitaine est garant de la sécurité à bord, aussi bien de l'équipage que des passagers. A l'occasion du voyage, l'armateur demande au capitaine d'accepter un nombre plus élevé de passagers que ce qui est possible selon les règles de sécurité, de plus les passagers excédentaires sont des relations d'affaire qu'il convient de soigner. Comment doit agir le capitaine ?

Autre hypothèse⁶⁰, l'armateur se trouve à bord du navire, il reçoit des amis et la soirée est alcoolisée. L'un des invités a un comportement inadapté vis-à-vis d'une invitée. Là aussi il s'agit d'une relation d'affaire qu'il convient de soigner. Le capitaine s'il ne veut pas être complice doit intervenir et mettre en oeuvre son pouvoir disciplinaire. Que faire face à l'armateur qui fait comprendre au capitaine qu'il ne doit pas agir ?

57. Définition des faits justificatifs - Un fait justificatif peut être défini comme le « fait de nature à excuser un acte, à disculper l'auteur d'un dommage en écartant l'imputabilité ou l'illicéité d'un fait, constituant ainsi une cause d'irresponsabilité civile ou pénale »⁶¹.

58. Les différents faits justificatifs - Aussi appelés causes objectives d'atténuation ou de disparition de la responsabilité, ils font disparaître le caractère illicite de l'infraction. L'idée est que l'infraction commise n'a pas de légitimité ni d'utilité sociale. Les différents faits justificatifs sont énoncés aux articles 122-4 à 122-7 du Code pénal et peuvent être classés en deux catégories, ceux tenant à un ordre (ordre de la loi, commandement d'une autorité légitime) et ceux tenant à la nécessité (légitime défense, état de nécessité, contrainte...).

⁶⁰ Voir « Le skipper à la grande plaisance » p.77, C. Marguerite, CDMT 2017-2018

⁶¹ Définition de fait justificatif, Vocabulaire Juridique, 6e éd., G. Cornu, p. 593, PUF

Ces faits sont d'ailleurs appliqués en matière de pollution marine, puisqu'il y aura exonération « *en cas d'intempéries ou d'autres causes quand la sécurité de la vie de l'homme ou d'un navire ou d'un aéronef est menacée* »⁶².

59. Plan - Il s'agit alors de voir si le capitaine peut utiliser le fait justificatif du commandement de l'autorité légitime (I) et s'il peut actionner celui de l'état de nécessité (II).

⁶² L. n°76-599 du 7 juillet 1976, art. 2, renvoyant à l'art. 8-1 de la Convention d'Oslo, *D.* 1976. 295

I. L'exonération du capitaine par le commandement de l'autorité légitime

60. Le fait justificatif de l'article 327 de l'ancien Code pénal - L'article 327 de l'ancien Code pénal énonçait « *Il n'y a ni crime ni délit, lorsque l'homicide, les blessures et les coups étaient ordonnés par la loi et commandés par l'autorité légitime* ». Il mettait ainsi en avant deux types de faits justificatifs qui dans l'esprit des codificateurs n'en formaient qu'un. En 1810 le commandement de l'autorité légitime était en effet indissociable de l'ordre de la loi. Le Code pénal de 1994 a finalement créé un alinéa pour chaque fait justificatif avec d'une part l'alinéa 1er de l'article 122-4 concernant l'ordre de la loi et d'autre part l'alinéa 2 du même article pour l'acte commandé par une autorité légitime.

61. Les conditions du commandement de l'autorité légitime - Selon l'article 122-4 alinéa 2 du Code pénal celui qui accomplit un acte commandé par une autorité légitime n'est pas pénalement responsable mais il y a une exception, lorsque cet acte est manifestement illégal. On trouve dans ce fait justificatif un intermédiaire, celui-ci a une autorité hiérarchique sur l'exécutant de l'action.

61. 1. Les conditions relatives au commandement - Il faut que le commandement provienne d'une autorité légitime et que le commandement soit légal.

Quand on parle d'autorité légitime il faut d'une part une autorité publique et d'autre part une autorité compétente⁶³. L'idée est que le champ d'application est restreint ici au domaine public, il faut que cette autorité soit considérée comme une émanation de la puissance publique⁶⁴, cela pourra correspondre à une autorité militaire (officier, sous-officier...), une autorité civile judiciaire (juge d'instruction) ou une autorité civile administrative : maire, préfet, commissaire de police. Ainsi, dès lors que l'autorité n'est

⁶³ Voir PRADEL, Droit pénal comparé, op. cit., n° 101

⁶⁴ PIN, Droit pénal général, 6e éd., 2014, *Cours Dalloz*, n° 228

pas une émanation de la puissance publique ce fait justificatif ne pourra s'appliquer et il faudra chercher une exonération dans un autre fait justificatif comme l'état de nécessité.

C'est ainsi qu'il a été jugé qu'au sein d'une entreprise, le chef d'entreprise n'est pas un représentant de la puissance publique et l'agissement d'un salarié sous l'autorité de son employeur n'a pas pu se voir appliquer ce fait justificatif⁶⁵.

Il faut en plus que l'autorité soit compétente, il faut alors que l'autorité soit investie du pouvoir d'ordonner. On peut prendre l'exemple de l'officier de police judiciaire, qui pour les agents placés sous ses ordres constitue une autorité publique, mais il ne sera pas compétent pour leur enjoindre de mettre en place des écoutes téléphoniques dès lors que lui-même n'a pas reçu une commission rogatoire dans ce sens émanant du magistrat instructeur et qui respecte le cadre juridique des articles 100 et suivants du Code pénal. On a dans ce domaine un exemple avec l'affaire des écoutes téléphoniques où il a été jugé que l'autorité donnant les ordres ne disposait pas du pouvoir de le faire⁶⁶. Il a ainsi été jugé que les actes accomplis sous le régime de Vichy de 1940 à 1944 ne pouvaient être considérés comme légitimes car ils émanaient d'une autorité de fait et non d'une autorité légitime.

61. 2. La condition du commandement légal - Déjà mis en lumière par l'article 327 de l'ancien Code pénal, le commandement de l'autorité légitime ne peut être dissocié de l'ordre de la loi. Ainsi, le caractère légal du commandement, comme l'a rappelé la jurisprudence⁶⁷ à plusieurs reprises, ne peut être mis de côté.

61. 3. Les systèmes de l'exécution d'ordre - On trouve celui de l'obéissance passive où l'idée est que l'agent n'a pas à s'interroger sur la légalité de l'ordre donné et qu'il n'engage sa responsabilité pénale qu'en cas de refus d'exécution de l'ordre donné. On trouve ensuite celui de l'obéissance raisonnée aussi appelé la théorie des baïonnettes intelligentes où l'agent engage automatiquement sa responsabilité pénale dès lors qu'il exécute un ordre illégal, ce qui a pour conséquence que le refus d'obéissance ne pourrait

⁶⁵ Cass. crim., 14 janvier 1980, n°77-92.082, *Bull. crim.* n°21

⁶⁶ Cass. crim., 30 septembre 2008, n°07-82.249, *Bull. crim.* n°197 ; D. 2008. 2975, note Masopoulou

⁶⁷ Cass. crim., 22 mai 1959, *Bull. crim.* n°264 - Cass. crim., 4 mai 1961, *Bull. crim.* n°236 - Cass. crim., 12 janvier 1977, n°75-91.613, *Bull. crim.* n°18 - Cass. crim., 30 septembre 2008, *Bull. crim.* n°32

lui être reproché en cas d'ordre illégal. Enfin, on a un troisième système qui fait la distinction entre l'ordre illégal et l'ordre manifestement illégal. L'idée ici est que si l'ordre est simplement illégal, l'agent n'a pas à déceler cette illégalité et seuls ses supérieurs engageront leur responsabilité pénale, par contre si l'ordre est manifestement illégal il doit déceler ce caractère illégal et alors refuser d'exécuter l'ordre donné par son supérieur. C'est le troisième système qui a été choisi, d'abord avec un décret du 28 juillet 1975 portant règlement de discipline générale des armées, dans lequel l'article 8 §3 prend en compte la notion de l'ordre manifestement illégal. Puis il a été consacré à l'article 122-4 al. 2 du Code pénal avec la formule « *sauf si cet acte est manifestement illégal* ».

62. Les conditions relatives au subordonné - L'appréciation du commandement manifestement illégal va découler de la personne qui l'effectue, cela va dépendre de sa connaissance de la loi et de son attitude face à l'ordre.

62. 1. Conditions relatives aux connaissances du subordonné - Il faut que l'agent ait conscience du commandement manifestement illégal, qu'il puisse le déceler. Par exemple, si on ordonne à un agent de la force publique d'ouvrir le feu sur un passant inoffensif, aucune exonération ne sera possible, par contre si on lui ordonne d'effectuer une saisie ou une perquisition de nuit concernant des faits terroristes dont la qualification est incertaine à ce moment, l'acte n'est pas aussi manifestement illégal.

De ce connaissance de la réglementation découle finalement une présomption sur les subalternes. Les auteurs ont considéré qu'un ordre était manifestement illégal dès lors qu'il est entaché d'une illégalité évidente s'appréciant *in abstracto* et qu'un citoyen moyen pourrait percevoir avec certitude. On prend néanmoins en considération la position hiérarchique de l'agent ainsi que ses capacités intellectuelles, son sens critique⁶⁸ et c'est ainsi que raisonne la Cour de cassation⁶⁹.

⁶⁸ Voir LOMBOIS, Droit pénal général, 995, Les Fondamentaux, *Hachette*, p.97

⁶⁹ Cass. crim., 25 février 1998, n°97-82.732, Dr. pénal 1998. n°94 - Cass. crim., 13 octobre 2004, préc. supra, n°33 - Cass. crim., 30 septembre 2008, préc. supra, n°32

Il reste des infractions où la simple illégalité oblige le subalterne à désobéir, c'est le cas des crimes définis par l'Accord de Londres du 8 août 1945 et les crimes contre l'humanité ainsi que les crimes spécifiques de la Convention de New York du 10 décembre 1984 contre la torture et autres peines ou traitements cruels inhumains ou dégradants. On revient ici sur la théorie des baïonnettes intelligentes et c'est l'article 213-4 du Code pénal qui consacre l'exception à l'article 122-4 dans notre droit interne par rapport aux crimes contre l'humanité, ce qui a été rappelé dans l'affaire Papon⁷⁰.

62. 2. Conditions relatives à l'attitude du subordonné - Il faut que l'agent après avoir identifié si l'acte était illégal, ait la bonne attitude, c'est à dire qu'il désobéisse face à un acte manifestement illégal.

Lorsque l'ordre donné est manifestement illégal, l'exonération ne pourra jouer que s'il a désobéi. La capacité pour un agent de désobéir dépend de sa position hiérarchique et de la hiérarchie même à laquelle il appartient. On va alors distinguer selon le degré de coercition pouvant s'appliquer sur l'agent et si la coercition a fait perdre à l'agent toute liberté d'action, c'est vers la force majeure qu'il faudra se tourner pour s'exonérer pénalement.

Lorsque l'ordre est simplement illégal, on ne pourra en principe reprocher à l'agent de ne pas avoir désobéi. Ce qui va être apprécié dans ce genre de situation est de savoir si l'agent est allé au-delà de ce qu'on lui a ordonné. Il doit strictement effectuer l'ordre donné, sinon son comportement ne sera pas justifié⁷¹.

63. Enjeux des situations hypothétiques - Selon les fonctions du capitaine, en tant que garant de la sécurité des passagers à bord, et en tant qu'officier de police judiciaire, il doit intervenir dans de telles situations. Dans la deuxième situation, il devrait d'ailleurs user du pouvoir qui lui est conféré face à une situation d'urgence selon l'article L. 5531-19 du Code des transports.

⁷⁰ Cass. crim., 23 janvier 1997, n°96-84.822, *Bull. crim.* n°32 ; D. 1997. 147, note Pradel ; *JCP* 1997. II. 22812, note Robert

⁷¹ Cass. crim., 19 octobre 1994, n°93-85.237, *Dr. pénal* 1995. Comm. 36

Si le capitaine n'intervient pas et accepte la demande de l'armateur alors il pourra voir sa responsabilité pénale engagée et cela est prévu par l'article 223-6 du Code pénal qui sanctionne d'une amende de 75 000€ et cinq ans d'emprisonnement « *quiconque pouvant empêcher par son action immédiate, sans risque pour lui ou pour les tiers, soit un crime, soit un délit contre l'intégrité corporelle de la personne s'abstient volontairement de le faire* ». L'abstinence volontaire est elle aussi sanctionnée, et c'est le fait de ne pas assister une personne en péril.

L'intervention est pour la première situation obligatoire, puisque l'ordre de l'armateur va directement à l'encontre d'une règle spécifique, par contre dans la deuxième situation la question est plus délicate. En effet, le capitaine devrait intervenir et ce dans un esprit préventif, car ce qui découlerait du comportement inadapté de l'invité peut être très grave (agression sexuelle, viol, attouchements...) et l'intégrité de la personne physique⁷² serait alors compromise. S'il n'intervient pas et que le pire arrive, sa responsabilité sera alors engagée, et elle pourra même engendrer une autre infraction qui découle d'une obligation figurant à l'article 40 du Code de procédure pénale « *Tout autorité constituée, tout officier public ou fonctionnaire qui, dans l'exercice de ses fonctions, acquiert la connaissance d'un crime ou d'un délit est tenu d'en donner avis sans délai au procureur de la République et de transmettre à ce magistrat tous les renseignements, procès-verbaux et actes qui y sont relatifs* ».

64. Les conséquences du refus d'obéissance des ordres de l'armateur - Le capitaine de navire qui refuse de suivre les commandements de son employeur peut voir sa responsabilité engagée au regard du droit commun. La première conséquence qui vient à l'esprit est celle du licenciement. La jurisprudence considère que le refus d'exécuter une tâche ordonnée par un supérieur constitue une faute justifiant le licenciement du salarié⁷³.

Dans le cas du capitaine, il a été considéré que s'il refuse de prendre la mer, il commettra une faute au sens du Code de commerce. Trois types de fautes sont prévues par

⁷² telle que définie par l'art. 16 et s. du Code civil

⁷³ Cass. soc., 8 février 1996, n°94-43.266

le Code de commerce : lourde, grave et simple, les deux premières rendant impossible le maintien dans l'entreprise de la personne les ayant commises. La jurisprudence a pourtant admis que le licenciement d'un salarié pour faute commise sous le commandement d'un supérieur n'a pas de cause réelle ni sérieuse, et la faute ne lui sera alors pas imputable⁷⁴.

On peut aussi imaginer pour un capitaine de navire de croisière, qu'il soit suite à un refus d'exécution de tels ordres, changé de poste et de navire. Ainsi on peut imaginer qu'il sera envoyé sur un navire en moins bon état, et qu'il aura un salaire moins intéressant, des horaires plus difficiles et des escales plus éloignées de son domicile familial. On a un exemple jurisprudentiel ancien⁷⁵ mais qui met en avant cette pression exercée par l'armateur sur le capitaine. Le capitaine avait en l'espèce refusé d'embarquer un nombre de passagers dépassant celui permis par les règles de sécurité et en contrepartie son employeur l'avait changé de ligne.

65. Les conditions du fait justificatif dans ces situations - La question qui se pose est de savoir si le capitaine ayant commis une infraction en suivant le commandement de son employeur, peut s'exonérer pénalement grâce au fait justificatif du commandement de l'autorité légitime ?

En ce qui concerne la condition de l'autorité légitime celle-ci ne paraît pas être remplie car l'employeur du capitaine est une personne privée. En effet l'armateur ne représente pas la puissance publique et selon la jurisprudence ce fait justificatif ne pourra être utilisé dans le cadre d'une entreprise privée⁷⁶. De plus le commandement dans la première situation, celle où le commandement va à l'encontre directe d'une règle de sécurité, ne pourrait être vu que comme manifestement illégal par le capitaine de navire puisqu'en raison de son rôle, de ses fonctions et de sa formation, il doit connaître la réglementation concernant la sécurité à bord du navire. Ainsi, si le capitaine accède à la demande de son employeur, l'application de la théorie de l'acte manifestement illégal ne

⁷⁴ Voir « Le skipper à la grande plaisance » p.80, C. Marguerite, CDMT 2017-2018

⁷⁵ Trib. com. Marseille 5 mars 1963 : *DMF* 1964, p.229

⁷⁶ Cass. crim., 14 janvier 1980, n°77-92.082, *Bull. crim.* n°21

lui permettrait pas de s'exonérer pénalement. Par contre face à la deuxième situation on pourrait se demander si un tel ordre, c'est-à-dire ne pas intervenir face à un invité ayant un comportement inadapté vis-à-vis d'une invitée étant en état d'ébriété, mais où aucune infraction n'a été commise, ne serait pas un acte simplement illégal.

Malgré cette condition qui pourrait être remplie, le simple fait que le commandement n'émane pas d'une autorité légitime semble bloquer l'accès à ce fait justificatif.

66. Application de la théorie des baïonnettes intelligentes - Malgré le fait que ce fait justificatif ne puisse être appliqué dans le cas du capitaine, on pourrait imaginer un processus le protégeant des représailles de son employeur.

En effet la théorie des baïonnettes intelligentes, le système de l'obéissance raisonnée permettrait au capitaine en cas de refus d'être exonéré des conséquences découlant de son refus d'obéissance.

Il apparaît bon d'appliquer cette théorie en l'occurrence puisqu'ainsi le capitaine libre de pression de la part de l'armateur, sera enclin à désobéir et ainsi ne commettra aucune infraction pouvant activer sa responsabilité pénale.

67. Bilan - On ne peut dire que le fait justificatif découlant du commandement de l'autorité légitime pourra être appliqué au capitaine ayant commis une infraction sous l'ordre de son employeur car la condition principale d'autorité légitime n'est pas remplie. Par contre les différents systèmes imaginés pour savoir comment appréhender le commandement illégal mettent en avant, à travers la théorie des baïonnettes intelligentes, un moyen d'exonérer le capitaine de sa responsabilité face à son employeur et l'incite à désobéir en cas d'ordre illicite. Il serait bon de l'appliquer.

II. L'exonération du capitaine par l'état de nécessité

68. Propos introductifs - Face à l'impossibilité d'user du fait justificatif découlant du commandement de l'autorité légitime, on peut se demander si le capitaine ne pourrait pas utiliser un autre fait justificatif, celui de l'état de nécessité.

69. Définition de l'état de nécessité - L'état de nécessité peut être défini comme la « situation d'une personne qui ne peut sauvegarder ses intérêts légitimes ou ceux d'autrui qu'en commettant un acte délictueux »⁷⁷. Il s'agit d'un des faits justificatifs qui existe en droit pénal. Ce fait justificatif se trouve consacré à l'article 122-7 du Code pénal selon lequel « N'est pas pénalement responsable la personne qui, face à un danger actuel ou imminent qui menace elle-même, autrui ou un bien, accomplit un acte nécessaire à la sauvegarde de la personne ou du bien, sauf s'il y a disproportion entre les moyens employés et la gravité de la menace. »

70. Evolution historique - On retrouve cette notion dans les droits romain et germanique via l'adage « *nécessité n'a point de loi* »⁷⁸. Elle a ensuite été reprise par le droit canonique au moyen-âge en s'appliquant le plus souvent au vol d'aliments. L'état de nécessité n'existait pas dans le Code pénal de 1810 et les auteurs l'ont souvent assimilé au fait justificatif de la contrainte qui lui, était inscrit à l'article 64 de l'ancien Code pénal. La différence fondamentale entre les deux est que dans l'état de nécessité, l'individu a une volonté, il a un choix à faire qui peut amener à la commission d'une infraction⁷⁹. La jurisprudence a validé ce choix⁸⁰ et ce fait justificatif a ensuite été consacré à l'article 122-7 du Code pénal.

⁷⁷ définition d'état de nécessité, Vocabulaire Juridique, G. Cornu, 6e éd., p.680, PUF

⁷⁸ Droit pénal général, 23e éd., 2013, B. Bouloc, Dalloz, n°427

⁷⁹ Bouzat et Pinatel, Traité de droit pénal et de criminologie, 1970, Dalloz, n°294

⁸⁰ T. corr. Colmar, 27 avril 1956, D. 1956. 500 ; JCP 1957. II. 10041, 2e esp., note Aussel - Cass. crim., 28 juin 1958, Lesage, D. 1958. 693, note M. R. M. P.

71. Les conditions de l'état de nécessité - On trouve d'une part des conditions tenant au danger et des conditions tenant à l'acte lui-même. Les agressions humaines engendrant une infraction sont exclues du domaine d'application de ce fait justificatif, car celles-ci ramènent à la légitime défense.

71. 1. Conditions tenant au danger - Il doit s'agir d'un danger imminent, la simple probabilité ou l'hypothèse du danger ne peuvent suffire⁸¹, et c'est pourquoi des simples difficultés financières ne caractérisent pas le danger de ce fait justificatif. Ce danger pourra affecter aussi bien la personne commettant l'acte qu'un tiers et la menace peut concerner autre chose que l'intégrité physique, on admet la menace à son honneur ou à sa probité. Il faudra constater le danger de manière objective et il faudra que celui-ci soit grave.

La jurisprudence a admis que le risque d'accidents du travail dans une entreprise peut être qualifié comme un danger imminent qui justifie un délit d'entrave⁸².

Le danger doit aussi être inévitable, il ne peut être créé par la faute antérieure de l'agent, ainsi la personne se plaçant dans une situation de danger de par ses agissements ne pourra invoquer l'état de nécessité⁸³. Cette condition posée par la jurisprudence n'a pas été reprise par l'article 122-7 du Code pénal, pourtant la jurisprudence a continué à l'exiger⁸⁴

71. 1. Conditions tenant à l'acte - En ce qui concerne l'acte, il doit être nécessaire à la sauvegarde de la personne ou du bien, il doit aussi être proportionné à la gravité de la menace et la valeur sociale protégée doit être supérieure à celle sacrifiée par l'infraction commise. Cette dernière condition a posé problème lorsqu'il s'agissait de deux valeurs équivalentes, mais l'une des positions dégagées était le fait que quel que soit l'acte de l'individu, soit ne pas commettre l'infraction et alors voir cette valeur violée, soit

⁸¹ T. corr. Nantes, 12 novembre 1956, D. 1957. 30 ; JCP 1957. II. 10041, 2e esp., note Aussel

⁸² Cass. crim., 6 février 1979, n°77-91.923, *Bull. crim.* n°56

⁸³ Cass. crim., 1er juin 2010, n°09-87.159, *Bull. crim.* n°96, affaire de l'ourse Cannelle

⁸⁴ Cass. crim., 22 septembre 1999, n°98-84.520, *Bull. crim.* n°193

commettre l'acte et voir l'autre valeur sociale bafouée, il y aura un préjudice social équivalent, ainsi ces situations ne devraient pas être réprimées. Le fait que l'acte soit nécessaire se traduit par l'idée que l'acte est indispensable. La nécessité de l'acte est douteuse dès lors qu'une autre solution était envisageable selon la jurisprudence⁸⁵. La proportionnalité de l'action a été posée par la jurisprudence depuis longtemps⁸⁶.

72. Application de l'état de nécessité au capitaine - La question qui se pose est finalement de savoir si les menaces de licenciement ou de changement de ligne peuvent être vues comme un danger imminent et actuel qui justifie que le capitaine commette une infraction.

Comme vu précédemment, le fait justificatif du commandement de l'autorité légitime n'était pas envisageable pour un capitaine car la personne dont émanait le commandement ne représentait pas la puissance publique.

Ici, la jurisprudence fait dépendre l'état de nécessité à une valeur sociale, et c'est là que va se poser le problème de son application. C'est-à-dire que l'on peut en effet supposer que le changement de ligne touche au droit fondamental prévu à l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme qui impose un droit au respect de la vie familiale. Or, on pourrait dire qu'en changeant de ligne la personne ne pouvant plus voir sa famille, subit un préjudice. Le problème est que ce préjudice est à comparer avec la valeur sacrifiée, et dans nos deux situations hypothétiques on sacrifierait l'intégrité physique des personnes, voire la vie des personnes dans le pire des scénarios.

Il paraît alors bien compliqué de dire que l'intégrité physique et le droit à la vie⁸⁷ sont des valeurs inférieures au respect de la vie familiale. D'ailleurs, les deux premières valeurs font partie des droits substantiels intangibles dans la Convention européenne des droits de l'homme, ce qui signifie qu'il n'est pas permis pour les Etats d'y déroger sauf en cas d'urgence et encore cela dépend desquels.

⁸⁵ Cass. crim., 4 mars 1998, n°96-85.690, *Gaz. Pal.* 1998. 2. 125

⁸⁶ Cass. crim., 28 juin 1958, D. 1958. 693

⁸⁷ art. 2 de la Convention européenne des droits de l'homme

73. Bilan - On va plutôt opter pour dire que l'état de nécessité serait difficile à prouver surtout le fait de démontrer la supériorité de la valeur protégée par rapport à celle sacrifiée. Ainsi, le capitaine a plutôt intérêt à ne jamais suivre les commandements de son armateur dès lors que ceux-ci lui paraissent illégaux.

SECTION 2 : L'absence de preuve de l'élément dans les condamnations pour pollution

74. Propos introductifs - Les infractions de pollution par navire se sont multipliées ces dernières années. Cela tient entre autre aux sinistres ayant touché nos côtes et les côtes européennes mais aussi à la conscience citoyenne qui aujourd'hui plus que jamais veut un encadrement de la pollution de l'environnement.

75. Plan - Il convient d'expliquer en quoi ces sanctions ont un impact sur le travail du capitaine (I) puis de montrer les lacunes des incriminations dans l'absence de preuve de l'élément moral (II).

I. L'impact des réglementations sur le rôle du capitaine

76. Les textes internationaux - Suite au sinistre du Torrey Canyon en mars 1967, deux conventions internationales ont été adoptées, la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. C'est ensuite la Convention MARPOL qui a été adoptée et complétée par des annexes en 1973, elle avait pour objectif d'établir des règles ayant une portée universelle. Enfin, c'est en 1982 que la CMB est venue préciser la compétence des Etats côtiers en matière de surveillance, de lutte et de répression contre les pollutions du milieu marin.

77. Les textes européens - La communauté européenne a adopté plusieurs directives entre 2001 et 2009 qui renforcent le contrôle par l'Etat du port des navires faisant escale dans l'Union européenne. Elles exigent des Etats-Membres d'établir des plans d'accueil des navires et ajoute une obligation aux capitaines, celle de signaler aux

autorités côtières les accidents et évènements de mer qu'ils observent ou auxquels ils participent.

78. Les textes nationaux - La loi du 5 juillet 1983⁸⁸ a donné un cadre juridique pour la constatation et la répression des pollutions marines, elle a été codifiée dans le Code de l'environnement aux articles L. 218-10 à L. 218-31 relatifs aux « pollutions par les rejets des navires ». La loi va distinguer entre les rejets volontaires d'hydrocarbures et ceux qui ont eu lieu suite à un accident de mer. La loi du 3 mai 2001⁸⁹ a augmenté les peines et facilité la mise en cause des responsables autres que le capitaine. Les incriminations et les sanctions des articles L. 218-10 à L. 218-24 du Code de l'environnement ont été modifiées par une loi du 1er août 2008⁹⁰.

79. Bilan - On a une multitude de textes en constante évolution et les capitaines ont du mal à suivre. Cela amène à des cas comme l'affaire du navire Maraki K⁹¹ où un capitaine admet avoir utilisé un combustible ayant une teneur en soufre plus importante que celle autorisée mais explique aussi avoir agi en méconnaissance de la réglementation car celle-ci avait changé les dispositions relatives aux zones SECA.

80. Une baisse des pollutions - On peut en effet constater aujourd'hui qu'il y a eu une baisse du nombre d'actes de pollution. Ces statistiques sont d'ailleurs corroborées par le journal Le Marin⁹² qui souligne une « *diminution significative* » face à une « *hausse globale des échanges de pétrole* ».

⁸⁸ L. n°83-583 du 5 juillet 1983

⁸⁹ L. n°2001-380 du 3 mai 2001

⁹⁰ L. n°2008-757 du 1er août 2008

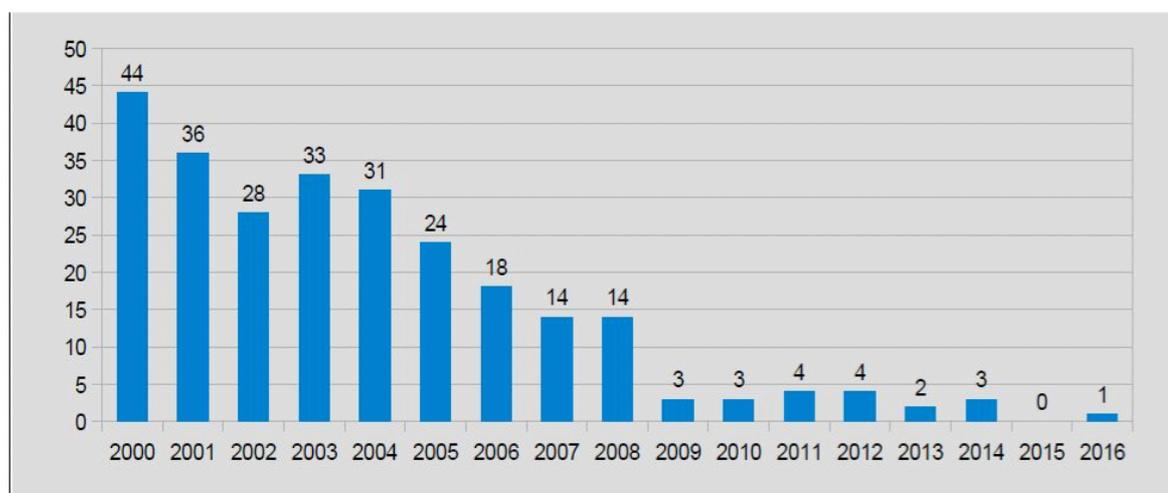
⁹¹ affaire navire Maraki K, audience du 28 novembre 2018, non publiée

⁹² « Tanker : deux déversements notables de pétrole en mer en 2017 » Le Marin, éd. du 25 janvier 2018



Bilan annuel de surveillance des pollutions, année 2015 - direction des Affaires maritimes,

Jun 2016, p.12.



Bilan annuel de surveillance des pollutions, année 2015, direction des Affaires maritimes,

Jun 2016, p.20

81. Problème des sanctions - Le problème qui demeure pour les capitaines de navires est qu'ils sont directement visés par les articles du Code de l'environnement et les sanctions attachées aux infractions comprennent des peines d'emprisonnement. Il est vrai que les sanctions pécuniaires, qui peuvent aller jusqu'à 15 millions € sont dans la pratique mis à la charge de l'exploitant et ce à hauteur de 50% à 95%⁹³.

Une autre conséquence découle de ces sanctions, celle d'une possible mention portée au bulletin n°2 du casier judiciaire du capitaine. La mention est portée dès lors qu'une peine d'amende supérieure à 3 750€ est infligée, et les sanctions pécuniaires en cas de pollution par les navires peuvent largement dépasser ces montants. Or dans une telle

⁹³ Voir Rapport du CSMM sur « La responsabilité pénale du capitaine » de 2015

situation, selon l'article L. 5521-4 du Code des transports, le capitaine ne serait plus apte à exercer ses fonctions.

82. Bilan - Face à des techniques juridiques qui ne pourront pas être utilisées par le capitaine, ou qui n'ont pour l'instant pas abouti, il faudrait revenir à un moyen classique de s'exonérer de sa responsabilité pénale en prouvant qu'un des éléments constitutifs de l'infraction n'est pas présent.

II. Les condamnations sans preuve de l'élément moral

83. Principe de l'élément moral - Une infraction est constituée d'un élément matériel et d'un élément moral. L'élément moral est donc un élément constitutif de l'infraction, cela fait référence à l'attitude psychologique de l'auteur. Les crimes sont des infractions intentionnelles selon l'article 121-3 du Code pénal et le principe est que les délits le sont aussi sauf dérogation des textes. L'élément moral ressort de l'intention, de la volonté de l'auteur de l'infraction, de commettre les faits, en ayant conscience de leur caractère illégal et des possibles conséquences. Même lorsqu'il s'agit d'infraction d'imprudence il faut démontrer l'élément moral, et celui-ci découle selon l'article 121-3 du Code pénal du manque de diligence de la personne ayant commis l'infraction. Ce manque de diligence sera apprécié selon les compétences de la personne en question.

84. Les rejets non-intentionnels, des délits objectifs ? - Comme l'a fait remarquer Me. Scapel lors du colloque « Info-droit » de l'IMTM du 20 juin 2005, les infractions du Code de l'environnement qui touche les rejets accidentels sont sanctionnées selon les conditions de l'article 121-3 du Code pénal. Or, cet article dispose « *il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre* », ainsi l'élément moral doit être démontré sauf si la loi en dispose autrement. Pourtant les articles du Code de l'environnement sur les pollutions par les navires n'ont pas prévu qu'il s'agisse de délits objectifs.

85. La responsabilité du chef d'entreprise en matière environnementale - C'est la jurisprudence et non un texte spécifique qui va faire peser sur le chef d'entreprise sa responsabilité pénale en cas d'infraction commise par un de ses employés. Le motif employé par la jurisprudence est que « *la responsabilité remonte essentiellement aux chefs d'entreprise à qui sont imposés les conditions et les modes d'exploitation de leur industrie* »⁹⁴ et sa responsabilité sera engagée quel que soit le type d'infraction commise par l'employé⁹⁵. Ainsi pour échapper à sa responsabilité le chef d'entreprise devra démontrer l'existence d'une délégation de pouvoirs.

Comme dit précédemment, il existe une délégation de pouvoirs générale entre l'armateur et le capitaine du navire. Ainsi, la responsabilité de l'armateur de l'infraction de son employé, le capitaine ne sera pas possible.

86. La recherche de l'élément moral dans les pollutions par rejets d'hydrocarbures - Conformément à l'article 121-3 du Code pénal le délit de rejet intentionnel d'hydrocarbure sans preuve de la conscience du prévenu (souvent le capitaine) ne permet pas de condamner. La preuve de la conscience de la personne ayant commis l'infraction, doit aussi être recherchée dans le cadre des délits d'omission. Les juges vont chercher l'élément moral le plus souvent à travers les circonstances de l'infraction et du comportement du prévenu.

86. 1. Jurisprudence - Les juges vont valider l'élément moral dès lors que le rejet s'arrête au moment où l'aéronef des douanes ou de la Marine nationale est aperçu, ou lorsque l'arrêt du rejet est consécutif à un contact radio avec le navire⁹⁶. Ils vont aussi considérer que l'élément moral est constitué dès lors qu'un équipement de sécurité permettant le contrôle des rejets a été désactivé ou qu'un mauvais réglage du séparateur à

⁹⁴ Cass. crim., 28 février 1956, JCP 1956. II. 9304, note de Lestang

⁹⁵ Cass. crim., 22 novembre 1994, *RJ envir.* 1995. 174

⁹⁶ TGI Brest, 27 janvier 1995, *DMF* 1995, p.913, obs. M. Morin - TGI Brest, 16 février 2003, navire Dobrudja, *DMF* 2004, p. 110 - TGI Brest, 15 décembre 2004, *DMF* 2004, p.645

eaux mazoutées est observé⁹⁷, ou encore une discordance entre les indications du journal de bord et les constatations dans les cales...

86. 2. Présomption de l'élément moral - Le problème aujourd'hui est que les juges ont créé une jurisprudence mettant en place une présomption de l'élément moral dès lors que l'élément matériel est constaté. Il s'agit là d'un vrai problème car le prévenu se retrouve sans moyen de preuve de son innocence. En effet, comme nous le verrons plus loin, la preuve de l'élément matériel dans les infractions environnementales rend aujourd'hui presque impossible au capitaine de se défendre.

La présomption découle finalement des fonctions du capitaine, or ce n'est pas la première fois en jurisprudence qu'un professionnel voit sa responsabilité pénale engagée à cause de son statut de professionnel. Son statut de capitaine engendre des obligations et des connaissances des réglementations qui font que dès qu'une réglementation est matériellement violée, le capitaine devrait le savoir, et s'il ne fait rien c'est qu'il va volontairement à l'encontre de la loi.

87. Affaire Azura - Dans l'affaire Azura, le capitaine du navire Azura est poursuivi pour pollution atmosphérique. En l'espèce le dioxyde de soufre sortant du navire avait un niveau plus élevé que ce qui était permis par la réglementation européenne. On condamne le capitaine car c'est à lui de prendre les décisions à bord et il n'aurait pas du suivre le choix opéré par la compagnie à terre. Les juges expliquent l'élément moral du capitaine par l'enrichissement de la compagnie. En effet, le carburant ayant cette teneur en soufre supérieure à ce qui est permis est moins onéreux qu'un combustible conforme aux réglementations. Ainsi, la Cour retient que l'élément moral découle de ce gain financier.

Mais une question se pose, en quoi le capitaine s'enrichit-il ? En effet, la condamnation est ici celle du capitaine et donc l'élément moral recherché est de savoir si le capitaine avait conscience d'utiliser un combustible illégal et la volonté de l'utiliser. On comprend en quoi l'élément financier aurait pu démontrer l'élément moral de la compagnie mais c'est plus obscur au niveau du capitaine.

⁹⁷ TGI Paris, 14 janvier 2001, navire Far East Victory, *DMF* 2002, n°631

La réponse qui vient à l'esprit est alors la pression effectuée par la compagnie sur le capitaine pour que celui-ci utilise le carburant. Le problème en l'espèce étant que le capitaine n'avait même pas conscience d'aller à l'encontre d'une directive européenne puisqu'à sa connaissance celle-ci avait été suspendue. Cela n'a pas été pris en compte par les juges de première instance, leur objectif premier étant de condamner un capitaine et une compagnie importante ayant matériellement enfreint les lois européennes et de satisfaire la ainsi volonté citoyenne.

88. Bilan - Il serait peut être intéressant dans ce types d'infraction (pollution atmosphérique) de regarder de plus près l'implication des compagnies et de changer les incriminations. En effet, le fait qu'aujourd'hui il soit nécessaire de condamner le capitaine pour pouvoir poursuivre la compagnie n'apparaît pas juste car celui-ci a encore moins de possibilité d'être exonéré face à la volonté répressive qui existe aujourd'hui et qui a pour objet les grosses entreprises polluantes.

Partie 2 : Le capitaine et le droit pénal spécial

89. Propos introductifs - Un capitaine de navire peut voir sa responsabilité pénale engagée sur différents fondements. On trouve d'une part les infractions de droit commun, en effet le capitaine est comme tout individu soumis aux règles du Code pénal et il doit répondre de ses fautes personnelles (chapitre 1). D'autre part, dû à ses fonctions spécifiques, et à la situation de la navigation maritime, il pourra être poursuivi pour des infractions maritimes telle que les infractions environnementales ou encore les infractions à la navigation (chapitre 2).

Chapitre 1 : Les infractions terrestres commises par le capitaine à bord du navire

SECTION 1 : Les infractions pénales de droit commun générales.

90. Plan - En tant qu'individu, le capitaine d'un navire doit respecter les règles pénales générales. Il y a deux catégories d'infractions dont le capitaine peut se rendre responsable, les infractions volontaires comme le vol ou une agression sexuelle (I) ou une infraction non-intentionnelle avec des atteintes à l'intégrité physique d'autrui (II).

I. Les infractions volontaires de droit commun.

91. Propos introductifs - Le capitaine d'un navire a une mission générale qui a d'abord été énoncée par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande à l'article 28, puis modifié par la loi n°208-324 du 7 avril 2008, mais c'est la loi RIF du 3 mai 2005 qui a ensuite été reprise par le Code des transports qui est aujourd'hui appliquée. Ainsi, c'est « *le garant de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté* »⁹⁸. Cette mission semble englober la conservation des biens et la sécurité des personnes à bord et c'est pourquoi le capitaine doit lui-même avoir une conduite irréprochable.

92. L'infraction de vol - Il pourra être poursuivi pour une atteinte aux biens d'autrui et cela va pouvoir concerner la marchandise transportée mais aussi les biens personnels des passagers ou encore de l'équipage. Le vol est une infraction définie

⁹⁸ art. 5 de la loi RIF 3 mai 2005, repris par l'art. L 5612-3 du Code des transports

légalement comme « *la soustraction frauduleuse de la chose d'autrui* »⁹⁹, le capitaine encourt alors 3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende¹⁰⁰.

Il faut pour que cette infraction soit constatée qu'il y ait une chose appartenant à autrui qui va être prise, enlevée ou ravie, c'est à dire une appréhension matérielle du bien et un déplacement de ce bien.

Il s'agit ici d'une infraction intentionnelle, cela veut dire qu'il faudra prouver l'élément moral et donc prouver que le capitaine voulait effectivement soustraire la chose d'autrui (cargaison, bagages...) tout en sachant qu'elle était à autrui (un membre de l'équipage, un passager, le destinataire de la cargaison...).

On imagine, alors un capitaine qui déciderait de garder pour lui un des bagages de passagers.

93. L'agression sexuelle - On trouve un autre type d'infraction intentionnelle imputable au capitaine : l'agression sexuelle. On en trouve d'ailleurs un exemple historique, sur les navires négriers il était fréquent que le capitaine se réserve une des esclaves pour sa consommation personnelle pendant le voyage¹⁰¹.

Les agressions sexuelles sont réprimées par l'article 222-22 du Code pénal :
« *Constitue une agression sexuelle toute atteinte sexuelle commise avec violence, contrainte, menace ou surprise* ».

94. L'autorité du capitaine, statut constituant une présomption - Le capitaine de par son autorité au sein du navire, a une présomption qui pèse sur lui, l'article 222-22-1 du Code pénal vise l'auteur ayant une autorité de droit ou de fait et prévoit que la contrainte morale peut en résulter. Cette autorité de droit ou de fait est aussi une circonstance aggravante de l'article 222-24 portant la réclusion criminelle à 20 ans.

⁹⁹ art. 311-1 du Code pénal

¹⁰⁰ art. 311-3 du Code pénal

¹⁰¹ « *Sans relâche* », Alexander Kent, *Libretto*

II. Les infractions involontaires de droit commun.

95. Les atteintes à la vie - Le capitaine peut être poursuivi pour différentes infractions telle que l'atteinte involontaire à la vie de l'article 221-6 du Code pénal.

« Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000€ d'amende.

En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75 000€ d'amende. »

96. L'atteinte à l'intégrité physique - Il faut ici une atteinte à l'intégrité physique, il s'agit d'une infraction matérielle qui est « *une infraction qui suppose de constater un acte et un résultat qui est l'atteinte à la valeur protégée* »¹⁰² par opposition à l'infraction formelle qui ne décrit que des moyens permettant de qualifier l'infraction sans avoir à constater une atteinte. Ainsi sans résultat il n'y aura pas de qualification et c'est le résultat qui détermine le point de départ du délai de prescription. Le préjudice sera apprécié au moment où le juge statue et donc qualifiée à ce moment. Sur la détermination de « autrui » il faut que la victime soit un être humain vivant.

Comme il s'agit d'une infraction d'imprudence et pour trouver une faute simple, on va pour savoir s'il y a imprudence regarder s'il y a un règlement spécifique ou on se basera sur un standard de comportement. Si c'est une faute pénale qualifiée qui est recherchée, alors on aura deux possibilités : la faute délibérée et la faute caractérisée.

Pour la faute délibérée il s'agira d'une violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement selon l'article. Il faudra alors constater l'existence de cette obligation particulière de sécurité prévue par la loi ou le

¹⁰² cours de master 1 de droit pénal spécial du Professeur Saint-Pau.

règlement, et on trouve ici un élément moral qui se rapporte à l'acte et non au résultat, c'est-à-dire qu'on est dans le cadre d'une imprudence consciente.

Pour la faute caractérisée c'est « *la faute qui expose autrui à un risque d'une particulière gravité que l'agent ne pouvait ignorer* ». Il y a une gravité importante qui est laissée à l'appréciation du juge en fonction d'une norme légale ou réglementaire, il faut ici que le risque et la faute soient graves. Ici l'élément moral est plus fort puisque la personne « ne pouvait l'ignorer ».

96. 1. Jurisprudence - On peut ainsi trouver des exemples où le capitaine est poursuivi pour ce type d'atteinte comme un arrêt du 13 mars 2007 où un capitaine avait commis une faute caractérisée ayant entraîné le décès d'une personne¹⁰³, l'arrêt du 13 mars 2007 sur le navire Marmara Princess et Beau Rivage¹⁰⁴, l'arrêt du 20 septembre 2005 sur le navire Angélique Emilie¹⁰⁵ ou encore l'arrêt de la Cour d'appel de Montpellier du 12 mai 1965¹⁰⁶, ou encore l'arrêt Snekkar¹⁰⁷ qui condamne un capitaine pour homicide involontaire.

97. Les coups et blessures - Une autre infraction pour laquelle le capitaine est souvent poursuivi est celle de coups et blessures involontaires de l'article 222-19 du Code pénal :

« Le fait de causer à autrui, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende. »

¹⁰³ cass. crim., 13 mars 2007, chalutier La Normande, n°06-85.422

¹⁰⁴ cass. crim., 13 mars 2007, navire Marmara Princess et Beau Rivage : DMF 2007, p. 893 obs. A. Montas

¹⁰⁵ cass. crim., 20 septembre 2005, navire Angélique Emilie : DMF 2006, p. 584, obs. P. Chaumette

¹⁰⁶ CA Montpellier, 12 mai 1965 : DMF 1965, p.665

¹⁰⁷ CA Rennes, 30 septembre 1998, navire Snekkar, DMF 1999, p. 387

En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à trois ans d'emprisonnement et à 45 000 euros d'amende. »

Il s'agit là encore d'une infraction non-intentionnelle qui est matérielle, le législateur a repris les mêmes notions avec les différents types de fautes et donc les différentes distinctions au moment de qualifier l'incrimination.

97. 1. Jurisprudence - Le capitaine de par son obligation de veiller à la sûreté de tous à bord, et sa fonction technique, a la responsabilité en cas de coups ou blessures involontaires sur un tiers de répondre de ses torts. On peut ici aussi trouver un exemple dans la jurisprudence comme l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence de 1973¹⁰⁸ ou celui concernant le navire Angélique Emile¹⁰⁹.

¹⁰⁸ CA Aix-en-Provence, 18 mai 1973 : *DMF* 1974, p.207

¹⁰⁹ Cass. crim., 20 septembre 2005, navire Angélique Emile, *DMF* 2006, HS n°32

SECTION 2 : Les infractions pénales de droit commun **d'application spécifique à la navigation maritime.**

98. Plan - On retrouve plusieurs infractions en droit commun qui font échos aux spécificités de la navigation maritime, avec d'une part des infractions où le danger d'une personne n'est pas pris en compte (I) et d'autre part où le danger d'une personne est mis de côté pour finalement ne pas être poursuivi : le délit de fuite (II).

I. Le manque d'aide d'autrui face à un danger en mer.

99. L'infraction de mise en danger - Il y a d'une part les poursuites sur le fondement de la mise en danger délibérée d'autrui de l'article 223-1 du Code pénal :

« Le fait d'exposer autrui directement à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000€ d'amende. »

100. Les conditions de l'obligation - Il s'agit d'une nouveauté du Code pénal de 1992 et c'est le seul exemple de la faute de mise en danger de l'article 121-3 al. 2 du Code pénal. Ce délit sanctionne une imprudence et celle-ci découle d'un manquement à une obligation. Le législateur a envisagé de manière restrictive la notion d'obligation qui peut être soit légale soit réglementaire. On écarte ici les arrêtés préfectoraux par exemple¹¹⁰.

De plus l'obligation visée est particulière ce qui implique que des règles générales de sécurité ou de prudence qui n'auraient pas été suivies ne pourront constituer l'infraction de mise en danger d'autrui et on trouve un exemple avec l'arrêt du 22 février 2010¹¹¹ où la

¹¹⁰ arrêt du 10 mai 2000 où la jurisprudence écarte cette infraction pour le manquement à un arrêté préfectoraux déclarant un immeuble insalubre et imposant au propriétaire des travaux de conformité.

¹¹¹ cass. crim., 22 février 2010, Navire Illusion : DMF 2010, p. 971, obs. A. Montas

Cour d'appel d'Aix-en-Provence ne retient pas l'infraction de mise en danger car les règles qui n'ont pas été suivies découlent du RIPAM, or celui-ci donne des recommandations au capitaine mais c'est à ce dernier d'apprécier la situation. Ainsi la Cour dit « *La règle doit être une disposition objective, précise, immédiatement perceptible et clairement applicable de façon obligatoire, sans faculté d'appréciation personnelle. (...) le RIPAM ne relève pas de cette catégorie normative* »¹¹². L'idée est de prévenir les risques sans pour autant réprimer toutes les abstentions d'aide, sûrement parce que les personnes ne peuvent être au courant de toutes les réglementations générales.

Le résultat visé dans cette infraction est le risque pour l'Homme. Il s'agit d'un risque grave « *mutilation ou d'infirmité permanente ou de mort* »¹¹³ et il doit être circonstancié puisque on parle d'exposer « *directement* » quelqu'un à un risque « *immédiat* ».

101. Jurisprudence - On trouve des exemples en navigation maritime où la mise en danger d'autrui découle d'un non-respect des règles de sécurité que le capitaine doit suivre comme dans l'arrêt de la chambre criminelle du 11 février 1998¹¹⁴. Le capitaine d'un navire ayant une capacité limitée ne peut accepter de transporter un nombre de passagers supérieur. Si c'est le cas il viole délibérément la règle de sécurité, ici, spécifique. On ne peut qu'approuver ce genre de décision car en l'espèce, même si la traversée était possible (conditions météorologiques favorables) le nombre maximum de passager est déterminé selon des paramètres de sécurité et en découlent des obligations techniques telles que le nombre de radeaux de sauvetage ou de gilets de sauvetage à bord. Or, en cas d'imprévu, et on sait que la navigation maritime est spécifique de par les risques et périls de la mer, l'excédent de passagers se retrouverait livré à lui-même, ce qui ne peut être approuvé.

¹¹² cass. crim., 22 février 2010, Navire Illusion : DMF 2010, p. 971, obs. A. Montas

¹¹³ art. 223-1 du Code pénal

¹¹⁴ cass. crim., 11 février 1998, navire Akadi, rejet du pourvoi contre Rennes 26 sept. 1996 : JCP 1997. II. 22902, note Chevallier

Par contre, il faut faire attention au fait que, dans certains cas de figure, l'acceptation par le capitaine de ne pas suivre ces règles particulières de sécurité peut découler d'une pression faite par l'armateur. En effet dans le jugement du Tribunal de commerce de Marseille du 5 mars 1963¹¹⁵ le capitaine avait refusé d'embarquer un nombre de passagers supplémentaire car cela allait à l'encontre des règles de sécurité et son employeur l'avait alors changé de ligne. Le Tribunal n'a pas accordé de dommages et intérêts au commandant alors qu'il s'agissait d'une immixtion claire de l'armateur dans les fonctions de capitaine et que cela aurait été la responsabilité pénale du capitaine qui était engagée en cas d'acceptation des ordres de son employeur¹¹⁶.

Ainsi, il faut dans ce type de situation prendre en compte qui bénéficie le plus du non-respect de l'obligation et peut-être creuser pour être sûr que cette décision émanait bien du capitaine et non d'une autorité hiérarchiquement supérieure à ce dernier qui aurait alors du mal à s'imposer.

102. L'infraction de non-assistance - On trouve d'autre part l'infraction de non-assistance à personne en danger de l'article 223-6 du Code pénal :

« Quiconque pouvant empêcher par son action immédiate, sans risque pour lui ou pour les tiers, soit un crime, soit un délit contre l'intégrité corporelle de la personne s'abstient volontairement de le faire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende.

Sera puni des mêmes peines quiconque s'abstient volontairement de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ou pour les tiers, il pouvait prêter soit par son action personnelle, soit en provoquant un secours. »

103. Conditions de l'infraction de non-assistance - Il s'agit d'une infraction d'abstention qui a été mise en place dans les situations où on trouve un devoir de solidarité qui est garanti par la loi pénale en quelque sorte. La condition préalable est qu'il y ait soit

¹¹⁵ Trib. com. Marseille 5 mars 1963 : DMF 1964, p.229

¹¹⁶ voir à ce sujet la Thèse de R. Garron « La responsabilité personnelle du capitaine de navire », p.107

« un crime ou un délit potentiel contre l'intégrité corporelle », soit « une personne en péril ». Ces deux cas de figure pouvant s'appliquer à la navigation maritime, on imagine bien pour les personnes en péril l'exemple de toute personne se trouvant sur un navire qui coule, qui est en feu...

Pour le cas du crime ou délit, il faut que ce soit contre l'intégrité corporelle, ainsi toutes les infractions contre les biens sont écartées, et en cas de fait principal non punissable (suicide) il n'y aura pas de crime ou de délit et donc aucune obligation d'agir. Il faut que ce crime ou délit soit potentiel, et selon la jurisprudence on peut remonter jusqu'au moment où le projet d'infraction est certain.

Pour le cas de la personne en péril, il doit s'agir d'un être humain vivant. Le péril est défini par ces caractères imminent et constant étant défini comme imminent et constant, on peut faire une comparaison avec le péril dans l'assistance maritime qui lui doit habituellement être réel mais pas nécessairement imminent. L'obligation de solidarité n'est pas affectée par la faute préalable de la victime.

104. Cas d'exonération - On vise ici une abstention, une attitude passive pour l'al. 2 de l'article 223-6 la personne portant secours doit agir personnellement ou provoquer un secours pour ne pas être poursuivie.

Par contre il faut relever le fait que dès lors que l'aide à la personne en danger met à son tour en péril celui qui aide ou les tiers, alors l'abstention n'est plus fautive. On fait ici une différence entre l'héroïsme et l'égoïsme. Ce paragraphe nous intéresse tout spécialement puisqu'un capitaine est responsable de son équipage et de tous les passagers à bord du navire. Ainsi en cas de risques pour ceux-ci il devra s'abstenir de venir aider la personne en danger, par contre, il pourra toujours, on imagine, provoquer un secours en envoyant un signal de détresse par exemple.

105. Jurisprudence - Cette infraction est souvent présente en matière maritime dans les cas d'abordage puisque le capitaine du navire abordé ou abordeur comme nous le verrons, a une obligation de porter secours aux passagers et biens de l'autre navire et pour

les navires tiers il a une obligation générale de porter secours aux personnes. On trouve une illustration avec l'arrêt du 13 mars 2007¹¹⁷ de la responsabilité d'un capitaine qui, responsable d'un abordage ayant entraîné le décès de deux personnes a tenté de porter secours au navire abordé avec des moyens dérisoires. La Cour retient notamment pour condamner le capitaine que « *le cargo est resté à une distance trop importante du bateau naufragé sous le vent de celui-ci se bornant à lancer inutilement à la mer deux bouées-couronnes et omettant toute manoeuvre efficace d'assistance* »¹¹⁸.

II. Le délit de fuite.

106. Texte légal - Le délit de fuite est encore différent, c'est selon l'al. 1er de l'article 434-10 du Code pénal :

« Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule ou engin terrestre, fluvial ou maritime, sachant qu'il vient de causer ou d'occasionner un accident, de ne pas s'arrêter et de tenter ainsi d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, est puni de trois ans d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende. »

107. Historique - Le délit de fuite est apparu avec l'automobile et le comportement qui est sanctionné ici est un comportement antisocial qui ne nécessite pas la responsabilité du conducteur dans l'accident dont il s'enfuit. Une première loi¹¹⁹ a réprimé le délit de fuite dans le domaine de la navigation mais a été ultérieurement abrogé. Il a ensuite été décidé lors de l'élaboration du Code pénal d'y intégrer ce délit à l'article 434-10.

108. Conditions préalables - Ce délit a des conditions préalables, il faut un véhicule ou engin (terrestre, fluvial ou maritime), le mot véhicule englobant la notion de

¹¹⁷ cass. crim., 13 mars 2007, navire Marmara Princess et Beau Rivage

¹¹⁸ cass. crim., 13 mars 2007, navire Marmara Princess et Beau Rivage : DMF 2007, p. 893 obs. A. Montas

¹¹⁹ loi n°66-962 du 26 décembre 1966

navire, il faut ensuite un accident qui est défini comme « *un fait involontaire ou un évènement fortuit qui cause un dommage aux personnes ou aux choses* »¹²⁰ ou comme un « *évènement fortuit et anormal* » par la jurisprudence¹²¹. Il semblerait que le délit de fuite implique qu'il n'y ait pas d'acte volontaire mais la Cour de cassation n'a pas eu à se prononcer pour l'instant. Enfin il faut que cet accident soit causé à un tiers et que ce dommage peut être aussi bien corporel que matériel¹²².

Il faut un conducteur et celui-ci est défini comme celui qui « *assume la direction du véhicule (...) ou qui en a la maîtrise effective* »¹²³ ce qui renvoie clairement dans notre cas au capitaine puisque c'est lui qui a la maîtrise du navire et qui s'occupe de sa conduite.

109. Jurisprudence - On trouve des illustrations en matière maritime telle que l'arrêt de la Cour d'appel de Poitiers¹²⁴ où le skipper d'un voilier ayant heurté un autre navire ne s'est pas totalement identifié, il avait simplement donné son port d'attache alors même qu'il avait des moyens de communication à bord (radio et téléphone portable) ce qui selon les juges, ne permettait pas d'assurer le transfert de l'information à la victime ni aux autorités compétentes.

Il faut un élément moral et celui-ci est l'intention d'échapper à sa responsabilité civile et pénale, or dans le cas d'un capitaine prenant contact radio peu après l'accident avec le commandant de l'autre navire lui proposant de l'indemniser et reconnaissant sa responsabilité¹²⁵, celui-ci n'est pas présent et la relaxe est justifiée.

¹²⁰ définition du Dictionnaire Larousse

¹²¹ cass. crim., 4 mai 1950 : Bull. crim. 1950, n°142

¹²² cass. crim., 2 mai 1930 : Gaz. Pal. 1930, 1, p.861

¹²³ Conv. Genève sur la circulation routière, 19 sept. 1949, art. 4 : D. 1950, législ. p 257, rect. D. 1951, législ. p18

¹²⁴ CA Poitiers, ch. corr., 20 nov. 1998 : JurisData n°1998-055235

¹²⁵ CA Pau, 26 mars 2009 : JurisData n°2009-009399

110. Bilan - En dehors des infractions de droit commun, le capitaine peut engager sa responsabilité pénale pour des infractions spécifiques au domaine maritime et ce sont les infractions maritimes.

Chapitre 2 : Les infractions maritimes

SECTION 1 : Les infractions à la navigation

111. Propos introductifs - Le navire peut être considéré comme une petite société à part entière, une unité de production, on peut y rencontrer des situations périlleuses dues au milieu naturel qui l'entoure, la mer, et c'est pour cela qu'un respect de règles spécifiques est nécessaire pour assurer une harmonie collective. Le capitaine est une autorité disciplinaire et c'est pourquoi il a le pouvoir d'infliger des peines à ceux troublant l'ordre à bord mais il n'est pas au-dessus de la loi et lui-même doit respecter la réglementation spécifique à ce milieu.

112. Définition de la navigation maritime - Lorsqu'on parle d'infraction maritime on se réfère à des infractions prenant place lors de l'expédition maritime, de la navigation maritime. Cette dernière peut être définie comme l'« *action de se déplacer sur l'eau* »¹²⁶ d'un point A à un point B.

113. Plan - On peut alors différencier deux situations, celle des infractions à la navigation en général (I) et celles spécifiques au cas de l'abordage (II).

¹²⁶ définition de navigation du Vocabulaire Juridique, G. Cornu, 10e ed., p.679

I. Les infractions à la navigation générales.

114. Propos introductifs - Au départ les infractions maritimes n'étaient pas distinguées entre elles¹²⁷ puis le décret du 7 novembre 1960 a défini deux types d'infractions disciplinaires avec des fautes graves contre la discipline et les fautes disciplinaires légères. Ces dernières sont plutôt celles commises par les passagers ou les membres de l'équipage et c'est au capitaine ou à l'administrateur des affaires maritimes de prendre des mesures de sanction.

115. La loi de 1926 - La loi de 1926 définit d'autres infractions qui entre autre visent le capitaine comme le détournement du navire ou sa destruction par le capitaine qui constituent des crimes, des délits où l'on trouve plutôt des infractions qui vont à l'encontre des ordres du capitaine (abandon de poste de quart, ivresse durant le quart). Il y a des infractions à l'encontre de la police de la navigation qui concernent directement le capitaine puisqu'on trouve l'embarquement clandestin ou le défaut du rôle d'équipage qui constituent une négligence ou une violation de la réglementation que doit suivre le capitaine. Enfin des fautes nautiques qui sanctionnent les actes de négligence entraînant un dommage aux personnes, au navire ou à sa cargaison et les sanctions en découlant sont graduées selon l'auteur, étant bien évidemment plus élevées pour un capitaine de par son rôle au sein du navire et c'est ainsi que la peine est le plus souvent doublée lorsqu'il s'agit du capitaine.

116. Exemples de la faute nautique - On trouve comme exemple de faute nautique l'article 63 al. 3 de la Convention de Londres du 20 octobre 1972 qui réprime le fait pour un capitaine d'enfreindre ses règles et le sanctionnant de deux ans d'emprisonnement et de 75 000€ d'amende sachant que celle-ci va jusqu'à 150 000€

¹²⁷ Loi du 17 décembre 1926

d'amende si le navire transportait une cargaison d'hydrocarbures ou une substance dangereuse telle que définie par décret¹²⁸.

L'affaire du navire Heidberg¹²⁹ donne un exemple d'une faute nautique commise par un capitaine. En l'espèce le capitaine avait quitté la passerelle du navire pour effectuer une opération de ballastage. Or, le matelot à bord n'avait pas établi son aptitude à effectuer seul les manoeuvres et le ballastage pouvait être différé. La Cour a retenu qu'il s'agissait là d'une faute nautique de la part du capitaine qui aurait alors dû rester sur la passerelle.

117. L'infraction de mutinerie - La mutinerie est un exemple d'infraction qui n'existe plus vraiment, entre autre à cause du contrôle permanent de l'entreprise terrestre sur le navire et des nouvelles technologies permettant au navire d'être constamment en contact avec l'entreprise terrestre mais aussi dans ce cas parce que ce genre d'acte était le plus souvent présent dans le monde militaire. Ainsi on peut dire que la mutinerie est « *une action collective de révolte au sein d'un groupe réglé par la discipline, les détenteurs de l'autorité étant généralement mis en cause avec vigueur* »¹³⁰. On trouve ainsi des exemples historiques de mutinerie telle que la Mutinerie du Bounty à bord du HMS Bounty le 28 avril 1789 mais dans ce cas ce furent le second capitaine et les marins qui prirent le contrôle du navire et non le capitaine qui le détourna.

118. Bilan - Ce genre d'infraction est de moins en moins fréquent et ce de par les nouvelles technologies. En effet aujourd'hui les capitaines de navires sont connectés en permanence avec l'entreprise de l'armateur et on trouve des tours de contrôle avec des anciens capitaines donnant des instructions depuis la terre. On a un constant contrôle de l'armateur et il est plus compliqué pour le capitaine d'abuser de sa position.

¹²⁸ Décret n°79 - 703 du 7 août 1979 publié au JO du 22 août 1979

¹²⁹ Cass. com., 22 septembre 2015, Navire Heidberg, DMF 2015, p. 1027 obs. P. Bonassies

¹³⁰ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Mutinerie>

119. Le Code des transports - C'est ensuite le Code des transports qui a repris certaines infractions et en a abrogé une grande partie. On retrouve ainsi l'abus d'autorité du capitaine et l'inscription inexacte de documents à bord aux articles L. 5531-10 et L. 5223-1. Puis l'ordonnance du 2 novembre 2012¹³¹ est venue compléter le Code des transports en ajoutant la notion de contraventions maritimes qui concernent la réglementation sur la sécurité des navire, documents de bord...

120. Les infractions découlant de l'autorité du capitaine - Le capitaine est le garant de la sécurité de l'équipage et des personnes à bord. Il ne peut user de son autorité pour obtenir des faveurs. Ainsi, l'abus d'autorité est érigé en infraction par l'article L. 5531-10 du Code des transports qui réprime ce genre de comportement par six mois d'emprisonnement et 3 750€ d'amende. Et les violences exercées par un capitaine sur un passager embarqué sont réprimées par l'article L. 5531-9 du Code des transports.

Ces infractions sont spécifiques au capitaine, c'est lui qui est visé et elles découlent directement de son rôle de garant de la sécurité à bord.

121. Les manquements aux règles de la navigation - On a des infractions spécifiques comme un manquement aux règles de la navigation destinées à assurer la sécurité en mer¹³² qui sanctionne le fait pour un capitaine d'enfreindre les règles du RIPAM ou le fait de ne pas signaler au préfet maritime tout accident de mer dont son navire a été victime alors que celui-ci s'est produit dans les eaux territoriales ou intérieures¹³³. Ces infractions étaient déjà réprimées par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande avec l'article 80 par exemple qui sanctionnait tout capitaine se rendant coupable d'une violation des règlements maritimes sur les feux à allumer la nuit ou encore les signaux à faire lorsqu'il y a de la brume d'une peine de trois mois d'emprisonnement et

¹³¹ ord. 2 nov. 2012, n°2012-1218

¹³² art. L. 5242-3 du Code des transports

¹³³ art. L. 6242-6 du Code des transports

de 3 750€ d'amende. C'est le cas de l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence¹³⁴ où un cargo aurait dû s'écarter de la route d'un voilier se trouvant à tribord selon le RIPAM. Par contre, ce n'était pas le cas dans l'arrêt du tribunal correctionnel de Boulogne-sur-Mer où le capitaine avait modifié sa route et n'avait pas suivie les règles du RIPAM pour éviter une collision avec un autre navire. C'est ainsi que « *si l'on choisit d'éviter le péril, il n'y a pas d'autre solution que de commettre l'infraction* »¹³⁵ et la Cour décide que le choix d'éviter la collision est plus important que la commission de l'infraction. On peut ici approuver la solution qui prend en compte la situation et les enjeux spécifiques ayant conduit à l'infraction.

122. L'infraction de piraterie - Une autre infraction qui revient dans la discussion, celle de la piraterie¹³⁶ qui depuis 2005/2015 se développe surtout dans le large de l'ouest Africain et dans le détroit de Malacca.

On entend par piraterie « *tout acte de violence commis par l'équipage ou les passagers d'un navire, contre d'autres navires ou contre des personnes ou des biens, à bord d'un autre navire ou en haute mer* »¹³⁷. C'est la loi du 5 janvier 2011¹³⁸ qui a réprimé dans notre droit interne la piraterie maritime, et on a repris la notion de piraterie telle que la définit la Convention de Montego Bay, mais un ajout a été effectué puisqu'elle ne s'applique qu'aux actes commis « *en haute mer ; dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un Etat.* »

¹³⁴ CA Aix-en-Provence, 8 février 1994, cargo Monte Cintos et voilier Thera : DMF 1995, p.36

¹³⁵ Trib. corr. Boulogne-sur-Mer, 30 juillet 2013, Navire Capitan, DMF 2014, p. 415, obs. M. Le Bihan-Guenole

¹³⁶ Voir P. Polère « La piraterie maritime aujourd'hui », DMF 2005, p.385 et G. Proutière-Maulion et C. Leboeuf « Internationalisation et privatisation de la lutte contre la piraterie maritime », DMF 2015, p.653

¹³⁷ art. 105 Convention sur le droit de la mer de 1982

¹³⁸ loi n°2011-13 du 5 janvier 2011

Le capitaine a le pouvoir d'appréhender ou faire appréhender selon les mesures prévues par la loi¹³⁹, toute personne participant à la piraterie et cela permettra selon l'article 4 de la CMB d'avoir une compétence universelle pour les juridictions françaises.

123. L'obligation de solidarité - Il existe une obligation de solidarité qui est importante en droit maritime, elle a d'abord été reconnue par l'article 85 du CDPMM, puis rappelée par le Code des transports à l'article L. 5262-1 du Code des transports « *tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers au sens de l'article L. 5511-6, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre* ».

L'obligation de solidarité est ici générale, ce caractère obligatoire est mis en avant par le fait que même en cas de navire ennemi, le capitaine devra aider autant qu'il le peut sauf danger pour le navire ou les passagers, la personne en péril et cela est appliqué par la jurisprudence¹⁴⁰. En plus de cette obligation générale, le capitaine se voit imposer des dispositions spécifiques à la solidarité en matière d'abordage.

¹³⁹ art. L. 1521-1 et s. du Code de la défense

¹⁴⁰ Rennes, 25 janvier 2005, chalutier Vierge de l'Océan, DMF 2006. 488, note Chaumette

II. Les infractions spécifiques lors d'un abordage.

124. Propos introductifs - On peut aujourd'hui dire que les abordages sont moins fréquents mais les risques en cas d'abordage ont eux, augmenté et cela de par le gigantisme des navires, l'augmentation de leur vitesse grâce aux nouvelles technologies entre autre et la dangerosité de la cargaison pouvant être transportée.

La répression qui a d'abord été purement disciplinaire avec la loi du 10 mars 1891 puis le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande de 1926 est aujourd'hui sanctionnée par le Code des transports avec l'article L. 5242-1 par exemple.

125. L'article L. 5242-1 du Code des transports, exemple de non-respect de règle - Le capitaine peut être responsable d'un abordage parce qu'il n'a pas respecté les règles sur la route de mer ou en commettant une imprudence, négligence. La plupart du temps il s'agit du non-respect d'une des nombreuses prescriptions du RIPAM et c'est le cas de l'article L. 5242-1 du Code des transports :

« I. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait, pour tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire, d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures maritimes françaises :

1° Les règles de circulation maritime édictées en application de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972, et relatives aux dispositifs de séparation de trafic ainsi que les instructions particulières des préfets maritimes et les ordres des agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage et des agents chargés de la police de la navigation, édictés pour mettre en œuvre ces dispositifs de séparation de trafic ;

*2° Les règles édictées par le ministre chargé de la mer et les préfets maritimes relatives :
– aux distances minimales de passage le long des côtes françaises ;*

– à la circulation dans les zones maritimes et fluviales de régulation définies à l'article L. 5331-1 ;

– à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna, et dans les Terres australes et antarctiques françaises, à la circulation dans une zone maritime et fluviale de régulation comprenant, en dehors des limites administratives du port, les espaces nécessaires à l'approche et au départ du port. Ces espaces sont constitués des chenaux d'accès au port et des zones d'attente et de mouillage.

L'amende est portée à 150 000 € lorsque l'infraction est commise par le capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par voie réglementaire.

II. – Est puni des mêmes peines le capitaine chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire battant pavillon français qui, en dehors des eaux territoriales, ne se conforme pas aux règles mentionnées au 1° du I. »

On ne vise pas que le capitaine, peuvent aussi être condamnés le chef de quart ou le pilote du navire et l'article 82 du CDPMM sanctionnait aussi d'une contravention de 4e classe toute personne de l'équipage se rendant coupable pendant son service, d'un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service ayant occasionné un abordage, un échouement, un choc contre un obstacle visible ou connu, ou une avarie grave d'un navire ou de sa cargaison.

126. L'obligation d'assistance en cas d'abordage - On trouve des dispositions qui visent seulement le capitaine et c'est entre autres l'obligation de l'article 8 de la Convention de 1910 que l'on retrouvait aussi à l'article 80-2 du CDPMM, selon laquelle le capitaine a une obligation d'assistance, un devoir de solidarité. Ainsi, en cas d'abordage, le capitaine du navire abordeur ou abordé, doit autant qu'il le peut sans danger sérieux pour son navire, équipage et passagers, prêter assistance à l'autre bâtiment. Cette infraction est

punie de deux ans d'emprisonnement et les peines peuvent être doublées du fait du décès des personnes à bord du navire ayant sombré en conséquence du sinistre.

127. Similitudes de l'obligation d'assistance en cas d'abordage et du droit commun - On peut noter la similitude entre cet article et celui de droit commun sur l'infraction de non-assistance à personne en danger. En effet ici aussi le fait que l'assistance aux personnes du navire abordé ou abordeur mettent en péril l'équipage, ses passagers ou le navire lui-même permettrait au capitaine de s'exonérer de sa responsabilité d'assistance et donc la même idée, on ne doit pas être un héros mais simplement aider et ne pas être égoïste face à des personnes en danger.

Le fait de ne pas aider et de partir constituerait alors comme nous l'avons vu auparavant un délit de fuite. D'ailleurs la même peine que celle énoncée à l'article 80-2 CDPMM s'applique au capitaine qui s'éloigne du lieu de l'abordage sans s'être assuré qu'une assistance plus poussée n'était pas nécessaire avec toujours un cas d'exonération, celle de la force majeure.

La non-assistance lors d'un abordage est tellement importante que le fait même qu'il y ait une faute du navire abordé n'exonère pas le navire abordeur de son obligation d'assistance, et il sera poursuivi et condamné s'il ne la respecte pas¹⁴¹.

Une différence notable avec l'assistance d'une personne en droit commun est qu'ici l'assistance qui est pourtant imposée n'est pas gratuite et c'est ainsi qu'une indemnité sera donnée au navire qui remorquera celui qui est avarié et le ramènera au port.

128. Obligation d'information - Le capitaine a aussi l'obligation d'information après tout abordage, c'est-à-dire qu'il doit donner l'identité de son navire.

129. Délits de l'article 84 du CDPMM - On trouve à l'article 84 du CDPMM qui vise trois délits spécifiques du capitaine :

¹⁴¹ CA Montpellier 1e ch., 5 mai 2015, obs. F.X.- Balm

- l'abandon du navire pendant le voyage sans avis des officiers : en cas de licenciement le capitaine doit finir le voyage.
- l'abandon de navire.
- la négligence dans l'organisation de sauvetage de l'équipage, des passagers, des papiers de bord et des marchandises : ici la peine est de deux ans d'emprisonnement.

130. L'abandon du navire en dernier par le capitaine - Enfin on retrouve l'obligation pour le capitaine d'abandonner son navire en dernier en cas de sinistre¹⁴². L'article L. 5163-3 du Code des transports énonce ainsi que le capitaine qui « *forcé d'abandonner son navire ne reste par à bord le dernier* » sera condamné. Il sera puni de deux ans d'emprisonnement si ce n'est pas le cas.

131. Bilan - On se rend compte à quel point le rôle du capitaine est important à la lumière des textes de loi et que c'est lui le garant de la vie des personnes qui sont sous sa responsabilité mais pas seulement, puisque l'obligation générale d'assistance à toute personne se trouvant en mer et en péril le désigne finalement comme garant de la sûreté de toute personne se trouvant en mer.

¹⁴² cas du Titanic

SECTION 2 : Les infractions environnementales

132. Plan - Les infractions environnementales n'ont pas toujours existé en droit maritime, elles ont évolué avec la conscience citoyenne (I). Ces infractions peuvent poser problème par rapport aux différents principes du droit français (II).

I. Evolution des infractions environnementales touchant à la pollution des navires

132. Le gigantisme des navires - Le transport maritime a considérablement augmenté, il a augmenté avec un nombre de navires plus important mais aussi par le fait que les navires atteignent aujourd'hui des tailles impressionnantes leurs permettant de transporter un nombre de passagers allant jusqu'à 6 314 pour le plus grand (Symphony of the Seas) et un nombre de conteneurs allant jusqu'à 23 656 EVP (navire MSC Mina).



Volontaires nettoyant la côte de Galice après le sinistre du Prestige

133. Sinistres historiques - Le transport d'hydrocarbures a lui aussi évolué et suite à plusieurs sinistres comme le Torrey Canyon en 1967 qui fut l'élément déclencheur d'une

prise de conscience par la population européenne, avec plus de 120 milles tonnes de pétrole brut qui se retrouva dans la mer et qui vint toucher les côtes européennes. La liste continue puisqu'on retrouve l'Amoco Cadiz en 1978 qui a sombré et provoqué une marée noire considérée comme l'une des pires catastrophes écologiques de l'histoire, puis il y a eu le naufrage de l'Erika en 1999 au large de la Bretagne ou encore celui du Prestige en 2002 où l'ampleur des désastres reste importante. Les législateurs ont dû prendre des dispositions et la conscience citoyenne est entrée en compte, aujourd'hui plus que jamais l'environnement est au coeur des objectifs européens et même internationaux.

134. Evolution législative - La première convention internationale date de 1954 qui visait la lutte contre la pollution opérationnelle, puis la Convention MARPOL 73/78 va traiter toutes les formes de pollution (accidentelles et opérationnelle), ce qui élargit le champ d'application des infractions de pollution maritimes. La convention de Montego Bay sur le droit de la mer de 1952, édicte elle aussi certaines mesures en cas de pollution en mer. En droit interne on retrouve la loi du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer¹⁴³ qui édicte des infractions sur la pollution par rejets illicites d'hydrocarbures qui a été intégrée au Code de l'environnement, dernièrement modifié par la loi d'août 2008¹⁴⁴ sur la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.

Cette loi de 2008 donne deux sources de pollution par hydrocarbures, par les navires, qui peuvent toucher le milieu marin : les rejets volontaires qui sont érigés en infraction par l'annexe I de la Convention MARPOL et les rejets involontaires qui seraient consécutifs à un accident en mer. Les articles du Code de l'environnement issus de cette loi sur la responsabilité environnementale visent principalement le capitaine ainsi qu'on peut l'observer dans l'article L. 218-19, mais aussi d'autres personnes physiques qui ont contribué à la situation ayant engendré le dommage dans son IV°. Ce qu'il faut surtout

¹⁴³ Loi n°83-581 du 5 juillet 1983

¹⁴⁴ loi n° 2008-757 du 1er août 2008

retenir ici est que les peines ont augmenté et elles ont augmenté de 15 fois le montant de l'amende qu'encourait l'auteur de l'accident de mer à l'origine de la pollution¹⁴⁵.

On retrouve la loi Perben II¹⁴⁶ en 2004 qui traite de l'évolution de la criminalité. Enfin, on trouve les « *infractions liées à la nature polluante ou dangereuse des cargaisons* » aux articles L. 5242-7 et suivants du Code des transports qui visent le capitaine de navire. Ces infractions visent plutôt le fait de ne pas respecter les procédures de sécurité lorsqu'on est en présence de cargaison dangereuse ou polluante.

135. Définition des rejets d'hydrocarbures - Les rejets d'hydrocarbures ne sont ni des opérations de dégazage ni des opérations de déballastage. La Convention MARPOL les définit comme « *tout déversement provenant d'un navire qu'elle qu'en soit la cause et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange* »¹⁴⁷, on a ici une définition très large de la notion. On peut aussi le définir comme « *l'opération qui consiste à déverser des produits de toute nature et qui s'apparente le plus souvent à des hydrocarbures* »¹⁴⁸.

136. Autres infractions de pollution par les navires - On trouve d'autres infractions touchant à la pollution par les navires comme celles concernant la pollution atmosphérique qui sont énoncées dans l'annexe VI de la Convention MARPOL.

On a ici l'exemple du navire Azura, le capitaine et l'armateur sont poursuivis pour pollution atmosphérique, le taux de soufre dégagé par les combustibles utilisés étant au-dessus de ce qui est autorisé.

¹⁴⁵ voir DMF 2009, p. 476, obs. Y. Rabuteau « *Marées noires : le dispositif pénal issu de la loi sur la responsabilité environnementale* »

¹⁴⁶ Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 Perben II

¹⁴⁷ chercher art. MARPOL définissant rejets d'hydrocarbures

¹⁴⁸ Mémoire G. MAUNIER, 2005 CDMT, « Répression pénale des rejets d'hydrocarbures », p. 9

137. Bilan - Ces infractions sont donc de plus en plus réprimées et surtout de plus en plus médiatisées. Plusieurs problèmes se posent face à la pression que subissent les législateurs d'encadrer ce genre d'infraction.

II. Difficultés posées par les infractions environnementales concernant la pollution par les navires

138. Propos introductifs - Ainsi, comme dit précédemment les articles du Code de l'environnement concernant la pollution maritime sont pour la plupart une reprise des conventions internationales et notamment de la Convention MARPOL, or le droit des conventions internationales ne connaît pas nos principes fondamentaux internes comme ceux qui peuvent exister en droit pénal français (principes de la responsabilité pénale de son fait personnel, le respect des droits de la défense, de la présomption d'innocence, la non-rétroactivité des lois pénales de fond...).

139. La preuve de l'élément moral - On peut noter qu'un des principes fondamentaux en droit pénal est celui selon lequel pour imputer une infraction à un individu il faut prouver d'une part que l'élément matériel qui est un « *acte ou abstention qui forme la base de toute infraction et qui, en général associé aux autres éléments constitutifs, suffit à lui seul à constituer l'infraction dans les infractions dites matérielles* »¹⁴⁹, est présent et d'autre part prouver l'existence de l'élément moral, ce qui a pour conséquence que si l'un des deux éléments n'est pas prouvé, l'infraction ne sera point constituée. On remarque qu'en droit maritime, la preuve de l'élément intentionnel n'est que rarement rapportée et elle est le plus souvent présumée, presque de manière irréfutable.

En effet en cas de pollution maritime, on va présumer l'élément intentionnel de la part du capitaine à cause de ses fonctions, il aurait dû être au courant ou l'éviter et c'est sur lui que retombe la faute.

¹⁴⁹ définition de « élément matériel » selon le Vocabulaire Juridique de G. Cornu, 10e éd., p.645

On peut ici prendre l'exemple du navire AZURA¹⁵⁰, lors de l'audience du 8 octobre 2018, les avocats du capitaine ont expliqué et apporté des preuves comme quoi le choix du fioul utilisé à bord se faisait à partir des ordres donnés par une succursale à terre qui s'occupe spécifiquement de suivre les réglementations concernant les infractions de pollution. La décision dit d'ailleurs que « *du fait de la complexité des tâches à accomplir à bord d'un navire, il est impossible au capitaine de superviser absolument tout à bord* » pourtant il est peut après affirmé que le capitaine « *est le chef de l'expédition maritime, qu'étant celui qui prend les décisions à bord, il est maître de décider du combustible à utiliser* ». Or ce pouvoir de décision le rend responsable directement même face à des décisions prises et données par ses supérieurs car selon ses fonctions il aurait dû avoir connaissance de la législation et donc s'opposer au choix fait à terre et c'est ce qu'affirme la décision « *le capitaine X... aurait dû, malgré cette décision (celle de la compagnie), au regard de ses compétences et de sa qualité, décidé de l'usage d'un combustible réglementaire* ».

140. La preuve de la pollution - Un autre principe fondamental est dû à une évolution jurisprudentielle¹⁵¹ bafouée en matière de rejet d'hydrocarbures. En effet, il revient selon les principes du droit pénal, au ministère public la charge de la preuve de l'infraction, pourtant cela n'est plus vraiment le cas.

141. Les textes réprimant la pollution par rejet d'hydrocarbures - On trouve les textes réprimant les rejets volontaires de substances polluantes à la mer aux articles L. 218-10 et s. du Code de l'environnement. Ils incriminent le rejet de substances polluantes par un capitaine de navire, en violation des règles 15 et 34 de l'annexe I de la convention MARPOL et la règle 13 de l'annexe II. Normalement, il faudrait pour condamner le capitaine, que soit prouvés trois éléments, d'une part la nature polluante du rejet, d'autre

¹⁵⁰ extrait de la décision sur l'affaire Azura du Tribunal de Marseille non publiée pour le moment

¹⁵¹ Voir DMF 2015, p. 3, obs. L. Grellet « *Pollution maritime : A l'impossible, les capitaines de navire sont désormais tenus* ».

part le fait que ce rejet soit imputable au navire en question et enfin que ce rejet soit volontaire.

142. Evolution jurisprudentielle sur la preuve de la pollution - Le ministère public s'est d'abord confronté à une difficulté au moment de prouver la matérialité des rejets d'hydrocarbures, au départ pour prouver la culpabilité du capitaine il fallait une preuve irréfutable de ce rejet et cette preuve n'était rapportée que par un prélèvement de la substance dans la mer (cela permettait de comparer avec ce qui se trouvait à bord du navire objet du litige). Ces prélèvements se sont montrés difficiles à accomplir techniquement¹⁵² et la jurisprudence a alors assoupli les règles. Ainsi « *le prélèvement n'est pas indispensable pour établir la preuve de l'infraction qui peut aussi résulter des observations visuelles directes à partir d'avions ou d'hélicoptères, corroborées par des photographies en couleur* »¹⁵³ ce qui élargit les possibilités de prouver l'infraction mais surtout facilite largement le travail du ministère public puisqu'une photographie est bien plus facile à obtenir mais pourtant moins fiable qu'une comparaison de prélèvements...

142. 1. Première évolution jurisprudentielle - Cet élargissement a été dans un premier temps impératif mais non suffisant, les photographies étaient analysées par des experts et d'autres éléments devaient être pris en compte par les juges comme l'inspection du navire, les témoignages de l'équipage et les registres du bord¹⁵⁴. Ces éléments étaient obligatoires selon la convention MARPOL selon ses articles 4.1 et 6.1, réaffirmés par la règle 15 de l'annexe I auquel fait allusion l'article L. 218-11 du Code de l'environnement. L'accord de Bonn obligeait aussi pour que l'infraction soit constituée qu'il y ait en plus du procès-verbal de constatation et des photographies, des prélèvements à la mer et sur le navire ainsi qu'une inspection du navire et des témoignages de l'équipage. Le

¹⁵² Voir DMF 2007, p. 869, obs. J.M. Lassez, « *Rejets volontaires d'hydrocarbures : moyens de preuve et manque de moyens* ».

¹⁵³ CA, 19 septembre 1996, Navire Traquair, DMF 1997, p. 110

¹⁵⁴ TGI Marseille, 6 septembre 2004, navire Khaled Ibn Waleed, DMF 2005 p. 232

Mémemorandum de Paris a donné lui aussi comme instruction pour prouver ce type d'infraction qu'il fallait en plus un prélèvement à la mer et sur navire, une inspection approfondie, des témoignages de l'équipage... et d'autres éléments énumérés dans une liste dressée dans son annexe 1A.

C'est ainsi que dans un premier temps la jurisprudence relaxait lorsqu'il y avait seulement des photographies comme preuve de la pollution puisque cela laissait un doute, or le doute doit bénéficier au prévenu¹⁵⁵ et jusque-là les photographies pouvaient être renversées par une inspection du navire qui mettrait en avant une absence de pollution¹⁵⁶.

On avait à ce moment un certain équilibre entre une plus large possibilité pour le ministère public de prouver la matérialité de la pollution tout en gardant des moyens de défenses utiles pour les capitaines poursuivis.

142. 2. Deuxième évolution jurisprudentielle - La jurisprudence a pourtant décidé de ne pas s'arrêter là, et elle a augmenté la valeur des photographies tout en diminuant la valeur des inspections à bord des navires faisant des indices visuels une preuve nécessaire et surtout suffisante. La jurisprudence s'appuie sur l'article L. 218-28 du Code de l'environnement, ce texte donne une autorité au procès-verbal dressé par l'agent puisqu'il « *fait foi jusqu'à preuve contraire* »¹⁵⁷. C'est pourquoi ces photographies doivent être reprises sur un procès-verbal et analysées par un expert et la première décision à avoir effectué ce changement était dans l'affaire concernant le Navire Voltaire¹⁵⁸. Dans cette affaire la Cour dit « *que la preuve de l'élément matériel du rejet d'hydrocarbures se trouve rapportée par les seules constatations effectuées et les clichés photographiques qui les corroborent* »¹⁵⁹. Ainsi, le faisceau d'indices dont on parle dans l'affaire du navire

¹⁵⁵ CA Paris, 23 mars 2005, Navire Le Provence, DMF 2005, p. 599

¹⁵⁶ CA Rennes, 6 mars 2006, Navire Atlantic Hero, DMF 2006, p. 388

¹⁵⁷ art. L. 218-28 du Code de l'environnement

¹⁵⁸ CA Rennes, 13 janvier 2005, navire Voltaire, DMF 2005, p. 605.

¹⁵⁹ Cass. crim., 4 avril 2006, navire Nova Hollandia, DMF 2006, p. 408

Concordia I¹⁶⁰ se réfère seulement aux photographies (qui ont été analysées par un expert) et aux constatations visuelles de l'agent, pourtant celles-ci « *permettent seulement d'établir une apparence d'hydrocarbures* »¹⁶¹. On se rend compte que la preuve de l'infraction est de plus en plus facile à rapporter pour le ministère public et de plus en plus difficile à réfuter pour le capitaine poursuivi. Cela n'apparaît plus vraiment équilibré.

En allant encore plus loin, la Cour a alors condamné un capitaine sur la seule preuve d'un procès-verbal qui constatait une nappe d'hydrocarbures, les photographies étant inexistantes à cause d'un défaut de l'appareil¹⁶².

143. Bilan - Il faut absolument condamner cette évolution jurisprudentielle car celle-ci accepte de condamner sur une simple apparence de pollution, or pour que l'élément matériel soit constitué il ne faut pas une apparence de pollution mais une pollution prouvée! On ne peut se contenter de photographies ou de constatations car les appareils peuvent être défectueux et l'être humain peut se tromper... De plus, il a été démontré que les nappes d'hydrocarbures constatées par des photographies peuvent être facilement confondues avec des eaux huileuses¹⁶³, charbonneuses¹⁶⁴... et cela a été le cas avec le navire Atlantic Hero où la supposée nappe d'hydrocarbures était en fait une trainée d'eau boueuses provenant des ballasts. La doctrine est d'ailleurs contre cette évolution jurisprudentielle et les textes internationaux mettent en place une obligation de chercher d'autres preuves.

144. Conséquence de l'évolution jurisprudentielle - En plus de cette facilité donnée au ministère public pour prouver les rejets d'hydrocarbures, l'évolution

¹⁶⁰ Cass. crim., 13 avril 2007, navire Concordia I, DMF 2007 p. 327 et p. 867

¹⁶¹ DMF 2014, p. 508, obs. B. Bouloc « *Pollution par rejet d'hydrocarbures établie sur un faisceau d'indices* ».

¹⁶² Cass. crim., 13 avril 2007, navire Cimil, DMF 2007, p. 916

¹⁶³ Cass. crim., 9 mai 2007, navire Nando DMF 2007, p. 920 et Cass. crim., 13 novembre 2007, navire Chiara DP n°07-81.904

¹⁶⁴ CA Rennes, 27 février 2014, navire Tian du Feng, n°12/00517

jurisprudentielle et l'article L. 218-26 du Code de l'environnement ont un réel impact sur la charge de la preuve. Les constatations visuelles et les photographies ont en quelque sorte renversé la charge de la preuve, c'est ainsi au capitaine, de prouver son innocence puisqu'il est avec ces procès-verbaux présumé coupable.

La chose se complique encore plus, en effet, puisque la jurisprudence ne considère plus les anciens moyens de preuves (inspection du navire, prélèvement en mer et sur le navire...) comme utiles pour démontrer la culpabilité du prévenu, ces moyens ne sont alors d'aucune utilité pour prouver l'innocence. On se trouve dans une situation où le capitaine d'un navire poursuivi pour rejet en mer de substance polluante n'a plus de moyen de défense ! On peut citer l'affaire du navire Voltaire¹⁶⁵ où le bon état et la propreté du navire, donc l'inspection du navire n'avait pas suffi pour renverser le procès-verbal de constatation, ou encore l'affaire du navire Nando¹⁶⁶ où l'expert lui-même dit ne pouvoir assurer la nature du rejet et que le navire ne présentait aucune trace de gasoil ni de fuites, mais les constatations visuelles étaient en elles-mêmes suffisantes pour les juges. Les illustrations continuent avec l'affaire du Matterhorn¹⁶⁷, celle du Tien du Feng¹⁶⁸ ou encore l'affaire du SDS Rain¹⁶⁹. Dans cette dernière affaire les juges avaient accepté le renversement de la présomption de culpabilité mais la Cour de cassation a cassé la décision car l'incertitude en faveur du prévenu ne permettrait pas de renverser une présomption, seule la certitude pourrait le faire... pourtant le doute ne profite-t-il pas au prévenu ?

145. La présomption irréfragable rapportée par des indices visuels - On peut alors affirmer qu'une présomption irréfragable a été érigée par la jurisprudence française et celle-ci va totalement à l'encontre des droits du prévenu. On demande aujourd'hui au capitaine de navire de prouver l'absence de pollution or c'« *est un fait négatif qu'il est*

¹⁶⁵ CA Rennes, 13 janvier 2005, navire Voltaire, DMF 2005, p. 605

¹⁶⁶ Cass. crim., 9 mai 2007 navire Nando, DMF 2007, p. 920

¹⁶⁷ CA Rennes, 10 janvier 2013, navire Matterhorn, DMF 2013, p. 437

¹⁶⁸ TC Brest, 20 septembre 2011, navire Tian du Feng DMF 2011 p. 880 et CA Rennes 27 février 2014, DMF 2015, p.15

¹⁶⁹ Cass. crim., 13 mars 2014, navire SDS Rain, DMF 2014 p. 609

*impossible de rapporter directement car on ne peut prouver « ce qui n'est pas » »¹⁷⁰. Il doit alors prouver cette absence de pollution indirectement et cela peut résulter d'un prélèvement en mer, de l'inspection du navire, des témoignages de l'équipage... mais comme nous l'avons noté auparavant, ces moyens ne sont plus utiles et n'ont plus de valeur pour les juges. On est en total désaccord avec l'article 9 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, repris par l'article préliminaire du Code de procédure pénale, déclarant comme principe à valeur constitutionnelle que « *tout homme est présumé innocent jusqu'à ce qu'il ait été déclaré coupable* ».*

Or, en découle selon le Conseil constitutionnel que « *le législateur ne saurait instituer de présomption de culpabilité en matière répressive* »¹⁷¹ et si le législateur lui-même ne peut instituer de présomption on a du mal à croire que la jurisprudence pourrait le faire. On est en contradiction directe avec des principes fondamentaux.

147. Bilan - La jurisprudence a ainsi tenté d'aider le ministère public dans sa lutte contre la pollution, mais on peut tout de même noter que le manque de moyens financiers dans le domaine de la justice en France n'est pas nouveau puisque déjà en 2007 on était au 17e rang sur 25 pays dans l'Union européenne par rapport au budget attribué à la justice, et il serait peut-être temps de privilégier les moyens techniques du ministère public afin d'arrêter de bafouer les droits des citoyens français.

148. Moyen d'exonération face à ces indices visuels - Le seul moyen existant vraiment aujourd'hui pour le capitaine de s'exonérer pour ce type d'infractions est de prouver soit comme dans l'affaire Eurika¹⁷², qu'il n'y a aucun hydrocarbures lourd sur le navire, ce qui permet seulement aux voiliers sans moteur d'appoint de s'exonérer, soit de prouver une avarie qui serait à l'origine de la pollution et de plus cette avarie doit rentrer

¹⁷⁰ DMF 2015, p. 3, obs. L. Grellet « *Pollution maritime : A l'impossible, les capitaines de navire sont désormais tenus* ».

¹⁷¹ Cons. const., 16 juin 1999, n°99-411, Décision sécurité routière

¹⁷² CA Aix-en-Provence, 6 décembre 2011, navire Eurika, DMF 2012, p. 267

dans le cadre de la règle 11 de l'annexe I de la Convention MARPOL qui donne une liste exhaustive et c'est ce qui est affirmé dans l'affaire du navire Nova Hollandia, puisque la décision explique que « *l'élément moral de l'infraction est également réuni en cas de rejet d'hydrocarbures à la mer, sauf si le comportement du capitaine remplit les conditions lui permettant de bénéficier de l'application de la règle 11 de l'annexe I de la convention de Londres excluant l'application des règles 9 et 10 de la même convention* »¹⁷³. Il faudra ici démontrer l'avarie et surtout démontrer que toutes les précautions raisonnables ont été prises à la suite de l'avarie et de la découverte du rejet pour l'empêcher ou en tout cas, le diminuer¹⁷⁴.

149. Atténuation - Malgré ces condamnations sévères et presque automatiques, le législateur a imaginé un assouplissement aux sanctions des capitaines. En effet, a été mise en place une technique permettant de mettre tout ou partie de l'amende infligée au capitaine comme sanction de son infraction, à la charge du propriétaire du navire ou de son exploitant¹⁷⁵. Cela protège finalement en quelque sorte le capitaine de la faillite personnelle et met en lumière le lien capitaine - entreprise faisant ressortir le lien de préposé. L'entreprise, l'armateur va répondre des fautes du capitaine et même de ses fautes pénales, cela a été affirmé par la jurisprudence dans l'affaire du Concordia¹⁷⁶ ou encore dans l'affaire du navire Fastrex¹⁷⁷ où 95% de l'amende a été mise à la charge de l'armateur.

150. Exonération par la mise en place de diligences - Un autre moyen d'atténuation à la responsabilité pénale a été mis en place par les lois du 13 mai 1996¹⁷⁸ et

¹⁷³ CA Rennes, 23 juin 2005, navire Nova Hollandia : DMF 2006, p. 408, obs. M. Le Bihan Guenolé

¹⁷⁴ Convention MARPOL - Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 2 novembre 1973

¹⁷⁵ art. L. 218-13 du Code de l'environnement

¹⁷⁶ Cass. crim., 13 mars 2007, Le Concordia, n°06-80.922 : JurisData n°2007-038313 ; DMF 2007, p. 908, obs. J.-M. Lassez

¹⁷⁷ Cass. crim., 18 mars 2014, navire Fastrex, DMF 2014, p. 508, obs. B. Bouloc

¹⁷⁸ L. n°96-393 du 13 mai 1996 relative à la responsabilité pénale pour des faits d'imprudence ou de négligence

du 10 juillet 2000¹⁷⁹. En effet ces lois permettent au capitaine de navire de s'exonérer de sa responsabilité pénale dès lors que « *l'auteur des faits ait accompli toutes les diligences normales compte tenu, le cas échéant de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que des moyens dont il disposait* »¹⁸⁰. Cette exonération ne jouera que pour les délits d'imprudence, de pollution et d'atteinte volontaire à la personne.

L'article L. 218-19 IV du Code de l'environnement met un frein à cette atténuation en l'excluant lorsque la personne à l'origine du dommage a « *commis une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'elle ne pouvait ignorer* ».

¹⁷⁹ L. n°2000-647 du 10 juillet 2000 tendant à préciser la définition des délits non intentionnels

¹⁸⁰ art. 4 du Code pénal modifié par la loi du 10 juillet 2000 tendant à préciser la définition des délits non intentionnels

CONCLUSION

« *On ne fait pas ce qu'on veut et cependant on est responsable de ce qu'on est* »¹⁸¹.

151. Les moyens d'exonérations du capitaine - Face à une répression toujours plus sévère, le capitaine manque de moyens de défense. La subdélégation de pouvoirs serait une bonne solution pour alléger ses responsabilités tout en permettant d'encadrer et de prévenir des domaines où l'infraction est possible et a des conséquences très néfastes.

La non application de certains faits justificatifs apparaît justifiée. Par contre, l'absence de l'élément moral dans les infractions environnementales ne répond pas aux principes fondamentaux de notre droit. Il faudrait une prise en compte plus large des circonstances ayant mené à l'infraction.

152. Les infractions touchant le capitaine - Le capitaine doit répondre de ses fautes au plan pénal et ce qu'il s'agisse d'infractions de droit commun ou spécifiques au monde maritime.

Il est totalement normal qu'il réponde des infractions de droit commun d'une part parce qu'il reste après tout un citoyen et d'autre part parce que des infractions spécifiques à ses fonctions existent puisque les risques de la mer amènent à des situations spécifiques.

153. Bilan - Il serait nécessaire de clarifier les fonctions exercées aujourd'hui par le capitaine et d'alléger en conséquence ses responsabilités. L'adage selon lequel le capitaine est « *le seul maître à bord après Dieu* » ne veut point dire que c'est un dieu. Il ne faut pas l'oublier, un capitaine reste une personne humaine et ses capacités ne sont pas surhumaines.

¹⁸¹ Jean Paul Sartre, Situations II, Gallimard

BIBLIOGRAPHIE

Traité et Manuels

- P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3e éd., 2016
- A. Montas, *Droit maritime*, Dalloz Action, 3e éd.
- R. Rodière, *Droit maritime*, Pécis Dalloz, 11e éd., 1991

Thèses et Mémoires

- C. Cormier, « *Le statut du capitaine dans le monde contemporain* », Thèse 1991
- M. Essou, « *Le droit pénal maritime* », Mémoire CDMT 2003-2004
- R. Garron, « *La responsabilité personnelle du capitaine de navire* », Thèse 1964
- C. Marguerite, « *Le skipper à la grande plaisance* », Mémoire CDMT 2017-2018
- G. Maunier, « *Répression pénale des rejets d'hydrocarbures* », Mémoire CDMT 2005

Répertoires et encyclopédies

- A. Beziz-Ayache, « *Environnement* », Répertoire de droit pénal et de procédure pénale, janvier 2018, Dalloz
- M. Danti-Juan, « *Etat de nécessité* » et « *Ordre de la loi* », Répertoire de droit pénal et de procédure pénale, juillet 2015, Dalloz
- D. Gibirila, « *Délégation de pouvoirs* », Répertoire des sociétés, décembre 2017, Dalloz
- J. Ha Ngoc, « *Fasc. 1155 : Capitaine* », *JurisClasseur Transport*, 16 mai 2012
- P. Maistre du Chambon, Synthèse, Loi et responsabilités pénales, 20 mars 2018, *Lexis Nexis*
- H. Najjar, « *Fasc. 1148 : Pollution maritime par hydrocarbures* », *JurisClasseur Transport*, 3 juillet 2018
- H. Najjar, Synthèse, Evènements de mer, 21 novembre 2018, *Lexis Nexis*
- N. Pehau, Synthèse, Personnels du transport maritime et régimes juridiques applicables, 18 octobre 2018, *Lexis Nexis*
- N. Rias, Synthèse, Principes généraux de la loi pénale, 19 juillet 2018, *Lexis Nexis*

- P. Salvage, « *Fasc. 20 : Principe de la responsabilité personnelle* », *JurisClasseur Pénal*
Code : art. 121-1, 25 mars 2008
- P. Salvage, Synthèse, Responsabilité pénale des personnes physiques, 3 septembre 2018,
Lexis Nexis
- X. Samuel, « *Délit de fuite* », *JurisClasseur Pénal Code* > Art 434-10, Fasc. 20 du 14
décembre 2011
- P. et D. Veaux-Fournerie, « *Fasc. 1223 : Abordage* », *JurisClasseur*, 1er septembre 2014,
Lexis Nexis
- « *Commandement de l'autorité légitime* », Fiche d'orientation, Dalloz
- « *Etat de nécessité* », Fiche d'orientation, septembre 2018, Dalloz
- Répertoire de Droit pénal et de procédure pénale, *Employeur*, Dalloz
- Répertoire de Droit pénal et de procédure pénale, « *Responsabilité du délinquant
écologique, personne physique* », Dalloz

Articles

- P. Angelelli, « *Un rappel des missions d'administration publique du capitaine à bord des
navires français* », *DMF* 2007, p. 483
- H. Ardillon, « *La fonction du capitaine à bord d'un navire de grande dimension* », *DMF*
2012, p. 345
- C. Bellord, « *Le rapport « pour la réparation du préjudice écologique » source
d'insécurité juridique* », *DMF* 2014, p. 175
- B. Bouloc, « *Quelques réflexions sur l'aspect pénal (affaire Erika)* », *DMF* 2010, p. 886
- B. Bouloc, « *Le nouveau régime disciplinaire des marins et des pilotes* », *DMF* 2019, p.
3
- L. Briand, « *L'ordonnance n°2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en
matière maritime. Vers une justice efficace ?* », *DMF* 2013, p. 779
- P. Chaumette, « *Capitaines, marins : nouveaux enjeux, nouveaux défis* », *DMF* 2008, p.
366
- J.P. Cotte, C. Delher et M. Vandevenne, « *Aide mémoire du capitaine* »

- F. Fiasella-Le Bras, « *Rôle, pouvoirs et bilan des juridictions du littoral spécialisé dans la lutte contre les pollutions maritimes volontaires* », *DMF* 2014, p. 587
- L. Grellet, « *Pollution maritime, à l'impossible, les capitaines de navires sont désormais tenus* », *DMF* 2015, p. 3
- A. Kegels et S. Lootgieter, « *Le capitaine du navire et les « ship-planners »* », *DMF* 2013, p. 632
- O. Lasmoles et A. Sabelle, « *La Méditerranée au défi de l'immigration illégale par voie maritime* », *DMF* 2018, p. 387
- J.-M. Lassez, « *Force de la présomption attachée au procès-verbal pour rejets volontaires d'hydrocarbures* », *DMF* 2007, p. 920
- P. Le Vigouroux et A. Moussat, « *La responsabilité pénale du capitaine de navire* » du Conseil Supérieur de la Marine Marchande du 26 mars 2018
- F. Mandin, « *Le statut du capitaine et la convention du travail maritime* », *DMF* 2015, p. 481
- H. Matsopoulou, « *Le salarié prisonnier de la délégation de pouvoirs* », *Revue Lamy Droit des Affaires* n°72, 1er juin 2012
- S. Miribel, « *Info-droit* », *DMF* 2005, n°662
- P. Mesnil, « *Les tribunaux maritimes* », *DMF* 2015, p. 984
- A. Pascal, « *Délit sur ordre* », *Les Cahiers du DRH* n°83, 18 juin 2003, Lamyline
- G. Piette, « *Les navires sans équipage* », *DMF* 2017, p. 983
- Y. Rabuteau, « *Loi sur la responsabilité environnementale et rejets volontaires d'hydrocarbures à partir des navires : avancées et incertitudes* », *DMF* 2008, p. 1076
- Y. Rabuteau, « *Marées noires : le dispositif pénal issu de la loi sur la responsabilité environnementale* », *DMF* 2009, p. 476
- O. Raison et B. Marguet, « *Le skipper ou chef de bord, notion, fonction et responsabilité* », *DMF* 2013, p. 363
- M. Remond-Gouilloud, « *Pollution accidentelles et responsabilités* », *DMF* 2010, p. 663
- D. Soulez-Larivière, « *La procédure pénale française est-elle adaptée aux affaires maritimes ?* », *DMF* 2009, p. 279

- P.-L. Vincent, « *Second capitaine sur un porte-conteneur* », *DMF* 2011, p. 595

Commentaires de jurisprudence

- M. Alba Fernandez et J.-L. Gabaldon, T. Supremo, Sala de lo Penal, 14 janvier 2016, navire Prestige, « *Affaire du Prestige : Le capitaine est condamné pour délit d'imprudence contre l'environnement et ne peut bénéficier, tout comme l'armateur en présence d'un « soupçon de dol » de la limitation de responsabilité* », *DMF* 2016, p. 388
- F.-X. Balme, CA Montpellier 1e ch., 5 mai 2015, n°13-06.979, « *Abordage pour faute du navire abordé mais condamnation au pénal du navire abordeur pour omission de porter secours* », *DMF* 2016, p. 11
- P. Bonassies, Cass. crim., 13 mars 2007, chalutier La Normande, « *Remous sur l'immunité civile du capitaine en cas de faute pénale* », *DMF* 2007, p. 881
- P. Bonassies, CJE 6e ch., 10 décembre 2009, « *Un problème récurrent, une solution identique, la nationalité du capitaine de navire* », *DMF* 2010, p. 376
- P. Bonassies, Cass. crim., 25 septembre 2012, navire Erika, « *Après la décision Erika : observations sur la compétence des juridictions pénales françaises après abordage en haute mer* », *DMF* 2013, p. 195
- P. Bonassies, Cass. com., 22 septembre 2015, navire Heidberg, « *La faute nautique commise par le capitaine en tant qu'il a quitté la passerelle pour une opération de ballastage ne prive pas l'armateur du droit de limitation de responsabilité* », *DMF* 2015, p. 1027
- J. Bonnaud, CA Aix-en-Provence 7e ch. A., 25 février 2014, navire Buket, « *L'abordage était-il douteux ou fautif ?* », *DMF* 2018, p. 402
- J. Bonnaud, TGI Paris 5e ch. section 1, 30 janvier 2018, navires Logos et La belle étoile, « *Pollution par rejet d'huile d'olive au cours d'un exercice de lutte contre l'incendie* », *DMF* 2014, p. 818
- B. Bouloc, Cass. crim., 8 avril 2008, n°07-80.535, « *Responsabilité pénale d'un préposé* », *RTD Com.* 2009, p. 223

- B. Bouloc, T. corr. Brest, 20 septembre 2011, navire Tian du Feng, « *Doute sur la nature du rejet : relaxe du capitaine poursuivi pour pollution* », *DMF* 2011, p. 880
- B. Bouloc, Cass. crim., 25 septembre 2012, navire Erika, « *Quelques réflexions d'un juriste pénaliste* », *DMF* 2012, p. 1007
- B. Bouloc, Cass. crim., 18 mars 2014, navire Fastrex, « *Pollution par rejet d'hydrocarbures établie sur un « faisceau d'indices »* », *DMF* 2014, p. 508
- B. Bouloc, Cass. crim., 13 mai 2014, Navire SDS Rain, « *Le PV fait foi jusqu'à preuve contraire reportée par un écrit ou par témoins* », *DMF* 2014, p. 609
- B. Bouloc, Cass. crim., 18 novembre 2014, n°14-82.481, « *Irrecevabilité d'une QPC visant la répression des rejets de mer* », *DMF* 2015, p. 204
- B. Bouloc, Cass. crim., 10 novembre 2015, navire Trefin Adam, « *Condamnation pour pollution en mer territoriale* », *DMF* 2016, p. 217
- G. Brajeux, Cass. crim., 19 avril 2017, navire Carthage, « *Vers une présomption irréfragable constante de culpabilité du navire en matière de pollution maritime ?* », *DMF* 2017, p. 711
- L. Briand, Conseil constit., 2 juillet 2010, n°2010-10 QPC, « *Quel avenir pour les tribunaux maritimes commerciaux ?* », *DMF* 2010, p. 690
- L. Briand, Cass. crim., 6 décembre 2011, navire Tahiti Nui IV, « *L'infraction d'homicide involontaire, l'armateur et le responsable de la sécurité* », *DMF* 2012, p. 799
- O. Cachard, CA Bastia, 2 février 2011, navire Corsica Victoria, « *Clause de juridiction et action pour dommage corporel* », *DMF* 2011, p. 892
- P. Chaumette, CA Rennes 3e ch. corr., 25 janvier 2005, chalutier Vierge de l'Océan « *Responsabilité d'un patron pêcheur n'ayant pas suffisamment fait de consultation médicale d'un marin ayant eu plusieurs marins* », *DMF* 2006, p. 488
- P. Chaumette, Cass. crim., 20 septembre 2005, navire Angélique-Emilie, « *Responsabilité d'un capitaine pour blessures involontaires d'un marin suite à un abordage au cours d'un transbordement en pleine mer* », *DMF* 2006, p. 584
- P. Chaumette, Cass. soc., 20 septembre 2006, « *Congédiement ou révocation conventionnelle d'un capitaine de navire ?* », *DMF* 2007, p. 146

- P. Chaumette, CA Rennes 8e ch. prud'hommes, 15 février 2013, Pilotine Korvenn, « *Des obligations d'un capitaine de navire* », *DMF* 2013, p. 483
- P. Chaumette, CA Fort de France ch. civ., 6 mars 2018, n°16-00.670, « *L'analyse des griefs du licenciement disciplinaire d'un capitaine* », *DMF* 2019, p. 119
- P. Chaumette, CA Montpellier 4e ch. soc., 24 octobre 2018, « *Le capitaine, responsable de l'organisation des soins à bord et la reconnaissance du caractère professionnel de son hépatite C* », *DMF* 2019, p. 424
- V. Courcelles-Labrousse, CA Rennes ch. instruction, 7 décembre 2012, « *Contrôle d'un navire en zone contiguë : la notion de frontière territoriale en mer au regard des pouvoirs de l'administration des douanes aide l'application de la loi pénale dans l'espace* », *DMF* 2013, p. 471
- A. Cudennec, CJCE Grande chambre, 23 octobre 2007, affaire C-440/05, « *La communauté européenne est compétente pour agir au plan pénal* », *DMF* 2008, p. 224
- A. Cudennec, CJCE 11 mars 2008, « *La France condamnée pour non-respect du principe de libre circulation des capitaines de navire* », *DMF* 2008, p. 509
- L. Grellet, CA Rennes 3e ch., 6 mars 2006, navire Atlantic Hero, « *Relaxe d'un capitaine confirmée en appel : L'importance des investigations à bord, l'insuffisance des investigations du Parquet* », *DMF* 2006, p. 388
- L. Grellet, CA Rennes 11e ch. corr., 10 janvier 2013, navire Mattherhom, « *Le déséquilibre des moyens de preuve en matière de pollution par hydrocarbures* », *DMF* 2013, p. 437
- L. Grellet, CA Rennes 11e ch. corr., 27 février 2014, navire Tian du Feng, « *Nouvelle condamnation pour rejet d'hydrocarbures en ZEE* », *DMF* 2015, p. 15
- C. Hübner, Cass. crim., 18 septembre 2007, « *Droit pénal applicable à une infraction commise sur un bateau de croisière fluviale* », *DMF* 2008, p. 485
- C. Humann, CA Rouen ch. civ et com., 6 octobre 2016, navire Windsong, « *Affaire du Windsong : La fin d'une saga* », *DMF* 2016, p. 994
- L. Janbon, CA Rouen, 12 avril 2016, n°16-01.743, « *Sur la mise en rétention après une tentative d'embarquement frauduleux à bord d'un navire* », *DMF* 2016, p. 722

- J. Lasserre Capdeville, Cass. crim., 1er juin 2010, n°09-87.159, l'affaire de l'Ourse Cannelle, *AJ Pénal* 2010, p. 393
- J.-M. Lassez, CA Rennes 3e ch., 19 janvier 2006, navire Concordia I, « *La présomption, moyen de preuve privilégié en matière de pollution par rejets volontaires d'hydrocarbures* », *DMF* 2007, p. 327
- J.-M. Lassez, Cass. crim., 13 mars 2007, navire Le Concordia, « *Rejets volontaires d'hydrocarbures : moyens de preuve et manque de moyens* », *DMF* 2007, p. 869
- J.-M. Lassez, Cass. crim., 9 mai 2007, navire Nando, « *La présomption, moyen de preuve suffisant en matière de pollution par rejets volontaires* », *DMF* 2007, p. 908
- M. Le Bihan Guenolé, CA Rennes 3e ch., 23 juin 2005, navire Hollandia « *Pollution accidentelle : Condamnation de l'armateur pour navire en mauvais état, condamnation du capitaine pour négligence* », *DMF* 2006, p. 408
- M. Le Bihan Guenolé, Cass. 3e civ., 28 mars 2007, navire Erika, « *Une cargaison d'hydrocarbures accidentellement déversée au cours de son transport maritime peut-elle être qualifiée de déchet ?* », *DMF* 2007, p. 740
- M. Le Bihan Guenolé, T. corr. Boulogne-sur-Mer, 30 juillet 2013, navire Capitan, « *Relaxe d'un capitaine poursuivi pour non respect des règles de navigation* », *DMF* 2014, p. 415
- A. Lemarie et F. Preux, Cass. com., 17 février 2015, navire Windsong, « *Le capitaine peut-il être reconnu responsable au plan délictuel alors que le transporteur maritime a été exonéré des responsabilités pour faute nautique de celui-ci ?* », *DMF* 2015, p. 537
- A. Montas, Cass. crim., 13 mars 2007, navire Beau Rivage, « *Homicide involontaire et non assistance à personne en danger au cours d'un évènement de mer* », *DMF* 2007, p. 893
- A. Montas, CA Aix-en-Provence, 6 novembre 2008, navire FS Louise et Pampero, « *Une convention modificative consentie par deux navires conformément aux usages d'un port prime-t-elle sur l'application des règles du RIPAM ?* », *DMF* 2010, p. 677
- A. Montas, CA Aix-en-Provence ch. corr., 22 février 2010, navire Illusion, « *La portée normative des règles maritimes - Le cas du RIPAM* », *DMF* 2010, p. 971

- A. Montas, T. corr. Brest ch. corr., 17 janvier 2017, navire Thisseas, « *Pollution volontaire en ZEE française d'un navire battant pavillon libérien : compétence des juridictions françaises, condamnation de l'ISM manager et du capitaine porté disparu en mer mais dont le décès n'est pas acquis* », *DMF* 2017, p. 370
- M. Morin, T. maritime de Bordeaux, 13 janvier 2017, navires Peter Paul et Rupella, « *Compétence civile et pénale du tribunal maritime pour juger d'un abordage à 30 NM des côtes françaises* », *DMF* 2017, p. 675
- C. Nicolas, CA Rennes 3e ch., 10 juin 2010 et 20 janvier 2011, navire Vytautas, « *Retour sur l'affaire du Vytautas et les conditions d'application de l'article 228 de la CMB* », *DMF* 2011, p. 741
- B. Rajot, CJUE 11 juillet 2018, affaire C-15/17, « *Quand la liberté des mers s'efface au profit de la lutte contre la pollution environnementale* », *DMF* 2019, p. 262
- M. Remond-Gouilloud, Cass. com., 2 novembre 2005, Navires Txarrena et Eros, « *Comment interpréter l'attitude du capitaine d'un navire abordeur qui, postérieurement à la collision, poursuit sa route* », *DMF* 2006, p. 43
- M. Remond Gouilloud, Cass. crim., 10 janvier 2006, navire Voltaire, « *Le rejet d'hydrocarbures en mer face au droit pénal : solutions de la Cour de cassation* », *DMF* 2006, p. 400
- M. Remond-Gouilloud, Cass. crim., 25 septembre 2012, navire Erika, « *Sur le préjudice écologique* », *DMF* 2012, p. 1007
- Cass. crim., 17 mai 2011, n°10-82.938, *DMF* 2012, p. 567
- CA Caen ch. réunie., 17 mars 2006, navire Pointe du Cormoran « *A propos des heures supplémentaires du capitaine* », *DMF* 2007, p. 151
- Cass. soc., 15 mars 2006, « *Harcèlement et discrimination selon l'âge* », *DMF* 2007, p. 153
- CA Rennes, 8 juin 2006, K. : Juris-Data n°2006-310545, *Droit rural* n°347, novembre 2006, comm. 359

Site internet

- AFCAN, <https://www.afcan.org>
- Lamilyne, https://lamyline-lamy-fr.lama.univ-amu.fr/Content/DocumentNew.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAE2QwU7DMAyGn4YcUdMxth5yKb1MmhBihbubWK1FS_EbilvXtcVuQsPRJzm87_uWvEdPc4o3NIRIwJkKV5xDD_GnaNKJi6LLRRXF3sAtaKI_Wd8CDshUfhIByFaqFSYHkE30Rr9JLThC10p1AxOUz1LB1HBv-K2ZSVykP8foaJemCKoYa0rSbnTNMWEro66t1eTZiyNjh36jEwqoH64Szw1p8Rkh1eo_EdzCmQp3kO-3pQPH2LkshZ_P85vQSx18P_VbbwemWXFVujWh42BU_Sls17URq70_BB6D-MJUyR3juBO4YJ5dbjoP-aM6xNbAQAAWKE
- Wikipédia, https://fr.wikipedia.org/wiki/Mutinerie_du_Bounty
- Wikipédia, https://fr.wikipedia.org/wiki/Symphony_of_the_Seas
- Wikipédia, https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_plus_grands_porte-conteneurs
- Wikipédia, https://fr.wikipedia.org/wiki/Naufrage_du_pétrolier_Prestige

Filmographie

- Titanic, film de 1997, réalisé par J. Cameron
- Episode 3 « Le procès », série « Joe Gaillard », janvier 1975, scénario et dialogues R.M. Artaud et J. Robert et réalisation de Christian-Jaque

TABLE DES MATIÈRES

Partie 1 : Le capitaine et le droit pénal général.....16

Chapitre 1 : La responsabilité pénale du capitaine, seul maître à bord après Dieu17

SECTION 1 : La délégation de pouvoirs, moyen d'exonération18

I. Le cadre de la délégation de pouvoirs18

II. La situation du capitaine vis-à-vis de la délégation de pouvoirs.....22

SECTION 2 : La subdélégation de pouvoirs par le capitaine, moyen d'exonération de sa responsabilité pénale28

I. La nécessité pour le capitaine d'une possibilité de subdélégation29

II. La possibilité de la subdélégation.....31

Chapitre 2 : La responsabilité pénale du capitaine, préposé de l'armateur 38

SECTION 1 : L'exonération du préposé par un fait justificatif41

I. L'exonération du capitaine par le commandement de l'autorité légitime 43

II. L'exonération du capitaine par l'état de nécessité50

SECTION 2 : L'absence de preuve de l'élément dans les condamnations pour pollution54

I. L'impact des réglementations sur le rôle du capitaine54

II. Les condamnations sans preuve de l'élément moral57

Partie 2 : Le capitaine et le droit pénal spécial.....61

Chapitre 1 : Les infractions terrestres commises par le capitaine à bord du navire62

SECTION 1 : Les infractions pénales de droit commun générales.62

I. Les infractions volontaires de droit commun.62

II. Les infractions involontaires de droit commun.....64

SECTION 2 : Les infractions pénales de droit commun d'application spécifique à la navigation maritime.67

I. Le manque d'aide d'autrui face à un danger en mer.67

II. Le délit de fuite.....71

Chapitre 2 : Les infractions maritimes	74
SECTION 1 : Les infractions à la navigation	74
I. Les infractions à la navigation générales.....	75
II. Les infractions spécifiques lors d'un abordage.	80
SECTION 2 : Les infractions environnementales	84
I. Evolution des infractions environnementales touchant à la pollution des navires	84
II. Difficultés posées par les infractions environnementales concernant la pollution par les navires	87

Résumé

Le capitaine est selon l'adage « *le seul maître à bord après Dieu* », il a des fonctions complexes qui sont accompagnées de grandes responsabilités pénales. Le problème est qu'aujourd'hui, son rôle a changé et les responsabilités pénales auxquelles il doit répondre ne reflètent plus totalement son rôle à bord. Les nouvelles infractions ainsi que les évolutions jurisprudentielles, laissent aujourd'hui le capitaine avec peu de moyens de défense. Il faut alors se demander comment le capitaine de navire pourra faire face à des poursuites pénales.

Summary

The ship master is known as « *the only master on board after God* », he has a complex role which implies big criminal liability. The problem that raises today is that his role on board has changed, and the liabilities that once were explained by this role are now higher as compared to what he really does on board.

What with the new legislation and the changes in the legal precedents, the ship master is now left with little or none mean of defense.

The question today is, how can a ship master defend himself when facing legal pursuits.

Mots clés - capitaine ; responsabilité pénale ; infractions à la navigation ; infractions environnementales ; délégation de pouvoirs.

Key words - ship master ; criminal liability ; violation of navigation ; environmental offense ; delegation of authority.