

— ÉTUDES MARINES —

# L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER ET LA SÉCURITÉ DES ESPACES MARITIMES : LA PLACE DE L'AUTORITÉ JUDICIAIRE

---

Colloque organisé par  
la Cour de cassation et la Marine nationale  
1<sup>er</sup> avril 2011

**N°1 - Octobre 2011**  
Centre d'études supérieures de la Marine



— ÉTUDES MARINES —

*Études Marines* est une publication du Centre d'études supérieures de la Marine (CESM). Cette revue prend la succession du *Bulletin d'études de la Marine*, publié entre février 1994 et octobre 2010 (50 numéros).

*Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.*

**Directeur de la publication**

Vice-amiral Jean-Louis Vichot

**Rédacteur en chef**

Lieutenant de vaisseau Céline Horlaville

Centre d'études supérieures de la Marine (CESM) - Case 08 - 1, place Joffre - 75700 Paris SP 07  
01 44 42 82 13 - [cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr](mailto:cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr)

— ÉTUDES MARINES —

# L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER ET LA SÉCURITÉ DES ESPACES MARITIMES : LA PLACE DE L'AUTORITÉ JUDICIAIRE

---

Colloque organisé par  
la Cour de cassation et la Marine nationale  
1<sup>er</sup> avril 2011

**N°1 - Octobre 2011**  
Centre d'études supérieures de la Marine

# SOMMAIRE

---

## **Allocution inaugurale**

Jean-Louis NADAL, procureur général près la Cour de cassation 6

## ***LES ENJEUX DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER***

### **Mise en perspective des problèmes juridiques posés**

Jean-François TALLEC, secrétaire général de la mer 16

### **Le rôle de la marine dans la sécurisation des espaces maritimes**

Amiral Jacques LAUNAY, inspecteur général des armées - Marine 24

### **Mise en œuvre de l'action de l'État en mer : la vision du préfet maritime**

Vice-amiral d'escadre Anne-François de SAINT-SALVY, préfet maritime de l'Atlantique, commandant la zone maritime de l'Atlantique 32

### **Protection de l'environnement et lutte contre les activités illicites : de l'évolution de la norme juridique à l'action en mer. L'exemple de la Méditerranée**

Commissaire général Jean-Loup VELUT, adjoint au préfet maritime de la Méditerranée, chargé de l'action de l'État en mer 38

### **Les aspects judiciaires de la lutte contre la criminalité organisée en mer**

Gérard LOUBENS, ancien procureur général près la cour d'appel de Fort-de-France et représentant de la France à Eurojust 48

Yves CHARPENEL, avocat général à la Cour de cassation 56

### **L'exercice de la police judiciaire par la gendarmerie maritime**

Colonel Georges STRUB, commandant la gendarmerie maritime 62

---

***LES MOYENS D'ACTION JURIDIQUE ET LE RÔLE DE L'AUTORITÉ  
JUDICIAIRE : regards croisés***

**Aspects généraux liés au droit international**

Edwige BELLARD, directrice des affaires juridiques du ministère des  
Affaires étrangères 72

**Lutte contre la criminalité maritime**

Elisabeth PONROY, conseiller à la Cour de cassation 84

Luc BRIAND, auditeur à la Cour de cassation 98

**Les réponses judiciaires en matière de lutte contre la pollution par les  
hydrocarbures**

Didier BOCCON-GIBOD, avocat général à la Cour de cassation 104

Maître Didier LE PRADO, président de l'ordre des avocats au Conseil d'État  
et à la Cour de cassation 116

***LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION NATIONALES ET EUROPÉENNES***

Maryvonne CAILLIBOTTE, directrice des affaires criminelles et des grâces  
du ministère de la Justice et des Libertés 132

**L'Union européenne et la sécurité des espaces maritimes**

Emmanuel BARBE, secrétaire général adjoint aux affaires européennes 146

**Conclusions : Quelle évolution du droit pour mieux sécuriser l'océan ?**

Professeur Jean-Pierre QUENEUDEC, président de l'Académie de marine 160

# ALLOCUTION INAUGURALE

Monsieur Jean-Louis NADAL

Procureur général près la Cour de cassation

Monsieur le Secrétaire général de la mer,  
Monsieur l'Inspecteur général des armées - Marine, représentant le chef d'état-major  
de la marine,  
Monsieur le Préfet maritime de l'Atlantique,  
Monsieur le Président de l'ordre des avocats au Conseil d'État  
et à la Cour de cassation,  
Mesdames, Messieurs, chers collègues,

**J**e tiens en tout premier lieu à vous remercier d'honorer de votre présence cette conférence que la Cour de cassation a organisée conjointement avec la Marine nationale.

L'idée de ce colloque est née d'une rencontre avec l'amiral Jacques Launay et d'un déjeuner commun, à Londres, au cours duquel il m'a exprimé son souci de voir confronter la réalité des contraintes inhérentes aux interventions en mer avec les règles de droit.

Sans lui, cette manifestation n'aurait pu voir le jour et je tiens à le remercier ici chaleureusement.

D'une façon générale, je veux souligner combien cette organisation commune a été fructueuse et riche.

Je ne peux nommer tous les intervenants mais je veux très vivement les remercier, pour le soin qu'ils ont apporté à la préparation de cette journée.

La Cour de cassation se réjouit de vous accueillir aujourd'hui, dans le décor somptueux de sa Grand'chambre, sous le tableau de Paul Baudry, intitulé « *La glorification de la loi* », qui orne son plafond.

Ce colloque réunit tout à la fois des magistrats, des acteurs de l'action de l'État en mer, confrontés au plus haut niveau, à l'opérationnel, et enfin des directeurs d'administration, qui sont au centre du processus d'élaboration de normes nouvelles, tant à l'échelle nationale qu'internationale.

La dimension européenne du sujet est évidente et je suis heureux de saluer la présence parmi nous des attachés navals britannique et espagnol.

Cette synergie entre juristes et acteurs de terrain, ou plutôt des mers, doit favoriser la confrontation des points de vue et l'émergence d'analyses partagées sur l'état des lieux et les perspectives d'évolution : elle atteste de la volonté d'ouverture sur l'extérieur de la Cour de cassation, à laquelle je suis particulièrement attaché.

Et quel sujet, plus que celui qui nous réunit aujourd'hui, pouvait justifier la politique d'ouverture de la Cour de cassation ?

Le droit de la mer et plus particulièrement celui de l'action de l'État en mer, aux confins des droits nationaux et du droit international, notamment du droit international des conflits, du droit maritime et de droits à vocation territoriale comme le droit pénal, nécessite, en effet, peut-être plus encore qu'un autre, la conjonction des énergies et des savoirs. D'abord parce que la nécessité d'assurer la sécurité des océans est plus que jamais impérative. Ensuite parce que la France souhaite jouer un rôle prépondérant en la matière. Enfin parce que pour ce faire, elle doit se doter d'instruments juridiques performants et construire une jurisprudence adaptée dans un domaine où doivent se concilier les droits des États souverains et le partage de ce bien commun que sont les océans.

La mer est avant tout un espace de liberté.

D'un point de vue poétique elle est cette immensité qui fait dire au poète : *« homme libre toujours tu chériras la mer »*.

D'un point de vue géographique, elle est le lien physique entre les terres, l'espace ouvert des échanges.

D'un point de vue juridique, elle est, si je puis dire, organisée sur le principe de la liberté de navigation.

Mais cette liberté n'existe pas sans sécurité.

On pense d'abord bien sûr à la sécurité des routes maritimes, puisque 80 % des échanges transitent par les océans, c'est-à-dire à la sécurité des navires, des personnes et des biens à leur bord.

A cet égard, la piraterie, vous le savez mieux que moi, qu'on avait pu croire éradiquée des mers au XIX<sup>e</sup> siècle et reléguée dans les territoires de l'imaginaire romanesque et cinématographique, connaît une résurgence sans pareil ces dernières années.

Le bureau maritime international a recensé 4 000 actes de piraterie dans les vingt dernières années, et l'année 2009 a été marquée par une hausse de 39 % par rapport à 2008. Après le détroit de Malacca, le golfe de Guinée, c'est maintenant on le sait, le golfe d'Aden et les côtes somaliennes qui sont les plus touchées et la France elle-même n'a pas été épargnée puisque plusieurs voiliers battant pavillon français ont subi les attaques des pirates somaliens, tels *Le Ponant*, le *Carré d'As* ou le *Tanit*.

Mais au-delà de la nécessité de garantir la circulation mondiale sur l'espace océanique, j'entends aussi par sécurité, la sécurité des États qui doivent se prémunir contre l'expansion des trafics illicites, favorisés par la liberté des espaces maritimes.

Il peut s'agir de trafics de stupéfiants, en augmentation et d'ampleur majeure : faut-il rappeler que le *Winner* ou le *Junior*, arraisonnés par la Marine nationale, transportaient plusieurs tonnes de cocaïne ?

Il peut s'agir aussi de traite des esclaves, pour laquelle les États se sont reconnus une compétence universelle, ou encore de circulation d'armes de destruction massive, ou d'immigration clandestine.

La sécurité s'entend enfin de la sécurité environnementale : il s'agit là tout à la fois de la lutte contre la pollution et de la nécessité d'assurer une exploitation raisonnée des ressources qu'offre la mer.

Pour assurer la sécurité des mers, les nations maritimes doivent construire une coopération étroite et coordonnée.

A cet égard le rôle de la France peut être déterminant si l'on considère qu'elle est le deuxième territoire maritime au monde, après les États-Unis, avec ses onze millions de kilomètres carrés d'espace maritime.

S'agissant plus spécialement de la lutte contre la piraterie, notre pays a été à l'initiative en décembre 2008 du lancement par l'Union européenne de sa première opération navale de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie, l'opération *Atalante*, qui a permis en 2009, l'appréhension de 708 pirates.

De même la France a-t-elle été, conjointement avec les États-Unis, à l'initiative de plusieurs résolutions du Conseil de sécurité relatives à la piraterie somalienne.

Enfin, récemment, et vous en parlerez certainement tout à l'heure, la création de la fonction garde-côtes, a montré le souci de l'État de définir et de mettre en œuvre une politique d'action en mer d'envergure.

Cette politique d'action de l'État en mer doit pouvoir s'appuyer sur un droit national et international sûr et stable : il y a là un défi majeur, puisqu'il s'agit de concilier l'exigence d'efficacité des missions de police des océans avec la nécessaire pérennité des règles fondamentales qui garantissent à la fois la liberté des mers et la souveraineté des États côtiers.

En droit international, les règles de répartition de compétence entre États côtiers, États du port, États du pavillon sont d'une application particulièrement complexe, sur laquelle plusieurs des intervenants d'aujourd'hui sauront nous éclairer.

C'est ainsi que l'articulation du droit interne avec les conventions internationales mérite d'être examinée de près. La lutte contre la pollution, régie par la convention Marpol, en fournit un excellent exemple.

La convention de Montego Bay, signée par 119 États, le 10 décembre 1982, à l'issue des neuf années de travaux sera au cœur de vos débats : elle constitue une avancée essentielle dans la confirmation du droit applicable aux différents espaces maritimes et elle demeure encore la référence normative essentielle, notamment pour la lutte contre la piraterie.

Elle définit en effet de façon stricte l'acte de piraterie et pose le principe de la compétence universelle dans l'espace de la haute mer et dans la zone économique exclusive.

Néanmoins, on le sait, cette convention, que d'aucuns voudraient voir évoluer, ne résout pas toutes les difficultés.

Surtout, s'agissant de la France, la convention, entrée en vigueur le 11 mai 1996, jusqu'à une date récente, n'avait pas été transposée en droit interne alors que son applicabilité directe n'était pas reconnue.

Cette lacune du droit français, d'autant plus prégnante que la loi du 10 avril 1825 relative à la piraterie avait été abrogée par la loi du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit, a généré une insécurité juridique.

Tandis que la Cour de cassation s'efforçait, vous y reviendrez certainement au cours de cette journée, de construire un droit jurisprudentiel, instaurant un contrôle par le juge judiciaire de la régularité de l'intervention en mer et un contrôle de la légalité de la détention, la Cour de Strasbourg, par ses arrêts *Medvedyev* - arrêt du 10 juillet 2008, confirmé il y a tout juste un an par l'arrêt de grande chambre du 29 mars 2010 -, a jugé que la France avait violé l'article 5 paragraphe 1 de la convention européenne, à l'occasion d'une opération d'interception d'un navire suspecté de se livrer à un trafic de stupéfiant, le *Winner*.

Brutalement, à la faveur de cette jurisprudence, ce sont toutes les procédures judiciaires consécutives aux opérations de police conduites par l'État en mer qui se trouvaient potentiellement entachées d'irrégularité, au regard de la convention, faute d'un statut juridique de l'équipage d'un navire arraisonné.

Et ces arrêts furent un véritable coup de Trafalgar, un véritable tsunami, sinon pour la Marine nationale, du moins pour le parquet, puisque, comme vous le savez, c'est aussi dans ces arrêts *Medvedyev* que la Cour européenne est venue dénier au parquet à la française sa qualité d'autorité judiciaire.

Mais avec le recul faut-il parler de naufrage ou de simple avarie ?

L'arrêt *Medvedyev* a permis l'introduction en France d'un véritable débat sur le statut du parquet, dont j'espère qu'il pourra aboutir à un statut rénové, garantissant son indépendance.

De même, s'agissant du droit de la mer, cet arrêt a conduit le législateur français à adopter une loi relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, l'importante loi du 5 janvier 2011.

Grâce à ces nouvelles dispositions, une compétence universelle ou quasi-universelle est reconnue aux juridictions françaises.

Le régime juridique, tant des mesures de contrôle pour procéder à la recherche et à la constatation des infractions, que des mesures de coercition, est mieux défini.

De même, un régime de rétention à bord *suis generis* des personnes interpellées est-il créé par la loi nouvelle.

C'est incontestablement un progrès, puisque le cadre juridique de l'intervention de l'État en mer se trouve ainsi sécurisé, et que, de plus, l'État français garantit aux personnes interpellées en mer, comme à toutes les personnes relevant de sa juridiction, les droits et libertés de la convention européenne.

Est-ce suffisant ? Des problèmes demeurent-ils non résolus ?

C'est certainement des questions que vous vous poserez aujourd'hui et à cet égard la confrontation du double regard du magistrat et du marin apportera un éclairage déterminant.

Certains d'entre vous, voguant plus loin, voudront-ils peut-être envisager une gouvernance mondiale des océans...

Mais en tous cas, j'espère que ce colloque, comme une onde de choc, contribuera à la réflexion qui doit s'engager pour faire de l'océan mondial, un océan de liberté, de paix et de primauté au droit.

Il me reste à vous souhaiter bon vent et bonne mer.





---

# LES ENJEUX DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER

---

# MISE EN PERSPECTIVE DES PROBLÈMES JURIDIQUES POSÉS

Monsieur Jean-François TALLEC

Secrétaire général de la mer,

Premier ministre

**J**e voudrais débiter mon propos par des remerciements. Cela semblera à tous la moindre des courtoisies lorsque l'on est invité à s'exprimer lors d'un colloque que de remercier les organisateurs et ses hôtes, mais aujourd'hui mes remerciements vont bien au-delà de la seule formule de politesse.

Permettez-moi, monsieur le Premier Président, monsieur le Procureur général, Amiral, de vous remercier de cette initiative d'organiser ce colloque sur « *la place de l'autorité judiciaire dans l'action de l'État en mer* ». C'est à ma connaissance, et celle du Secrétariat général que je dirige, la première fois qu'une rencontre est organisée pour aborder et étudier l'un des aspects essentiels de l'action de l'État en mer dans sa finalité.

En effet, il est infiniment plus courant, lorsque l'on évoque l'action de l'État en mer, de l'envisager de manière plus « souverainiste » et administrative. Est-ce par commodité ? Par facilité ? Ou dans le souci de respecter le principe de séparation des pouvoirs que l'on oublie fréquemment d'aborder la rencontre entre la mer administrative et la mer judiciaire ? Je dois reconnaître, de ce point de vue, que même le *Livre bleu* portant stratégie nationale pour la mer et les océans adopté le 7 décembre 2009, qui est pourtant le document fondateur de la politique maritime de la France, demeure relativement silencieux sur ce plan.

C'est la raison pour laquelle ce colloque prend une importance capitale. Celle du renforcement de la cohérence de nos actions et de la politique maritime du pays par la prise en compte du rôle essentiel de l'autorité judiciaire dans la stratégie nationale. Le *Livre bleu* n'est pas un document figé, il est le point de départ d'une adaptation constante aux réalités qui nous entourent. Dès lors, les réflexions de ce colloque sont une contribution à l'orientation politique de la stratégie nationale pour la mer et les océans. Je vous remercie donc une nouvelle fois pour cette initiative.

## **AVANT LA JUSTICE : LA POLICE / QU'EST-CE QUE LA POLICE EN MER ?**

S'interroger sur la place de l'autorité judiciaire dans l'action de l'État en mer c'est, inévitablement, se poser la question de la police en mer. Or la police en mer, au travers de l'étude de l'histoire et des responsabilités des préfets maritimes, et des délégués du Gouvernement pour l'action de l'État en mer outre-mer, est le plus souvent déclinée sous sa forme administrative dont les profanes ont parfois bien des difficultés à percevoir les subtilités. Le préfet maritime créé, comme les préfets, par Bonaparte est en effet l'expression du pouvoir de police administrative générale,

pouvoir qui veille, depuis la loi du 22 décembre 1789, à assurer la préservation de l'ordre public, c'est-à-dire la sécurité, la salubrité et la tranquillité publiques.

C'est bien sur cette trilogie que l'action de l'État en mer s'est construite et développée et, une fois n'est pas coutume, que la mer et la terre se sont retrouvées sur la distinction traditionnelle entre la police administrative et la police judiciaire.

## DE LA REGLÉMENTATION À L'ACTION

L'action de l'État en mer, telle qu'elle a été envisagée dès 1972 par le GICAMA (groupe interministériel de coordination de l'action en mer des administrations), préfigurateur de la mission interministérielle de la mer puis du Secrétariat général de la mer, était également une manière de répondre aux nouvelles exigences internationales qui se dessinaient tant par l'émergence d'un droit de la mer codifié que par la normalisation accélérée du droit maritime international. L'instauration en 1978 du préfet maritime en tant que représentant unique de l'État en mer correspondait bien à cette volonté d'affirmer la souveraineté et la juridiction de l'État sur de nouveaux espaces maritimes et de pouvoir en assurer la préservation.

Mais, dans un contexte de guerre froide, mobilisant les moyens militaires pour le combat naval hauturier de haute intensité, qui perdura bien au-delà du 9 novembre 1989, l'action de l'État en mer était essentiellement tournée vers :

- le sauvetage en mer, qui est et demeurera la mission prioritaire ;
- la prévention et la lutte contre les pollutions marines, conséquences immédiates et directes des traumatismes du *Torrey Canyon* et de l'*Amoco Cadiz* ;
- et la police des pêches dans le golfe de Gascogne, dans une version plus proche cependant du maintien de l'ordre afin de séparer les navires espagnols des navires français et de faire la chasse aux multiples navires aux marques masquées et falsifiées que de l'idée que l'on peut se faire aujourd'hui du contrôle des pêches.

Or, c'est bien de ce dernier constat qu'est née, non pas l'action de l'État en mer moderne qui recouvre bien davantage de domaines que l'intervention en mer, mais l'évolution radicale de sa finalité. C'est en effet en raison de l'action conjuguée d'une pression interne, liée aux débordements extrêmement violents des rencontres entre les bâtiments de la Marine nationale et les chalutiers et palangriers espagnols, et des exigences externes nées de la ratification de plusieurs conventions internationales, et de la construction européenne, que l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police

en mer s'est structuré. De sorte que les relations avec l'autorité judiciaire ont pu se développer d'une autre manière qu'au travers des seules procédures, que d'aucun ici pourraient qualifier au mieux de dérogatoires, ou au pire d'exorbitantes, du droit commun, du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

## 1994 : PREMIÈRE ÉTAPE DE L'ÉVOLUTION : LA LOI

Ce sont moins **les poursuites judiciaires engagées à l'encontre des capitaines des navires de pêche que des commandants des avisos et des fusiliers-marins commandos de la Marine nationale** qui ont conduit à l'adoption de la loi du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer. Texte fondamental qui, en conférant un cadre légal à l'exercice de la contrainte en mer, est venu combler un véritable vide qu'une simple instruction du Premier ministre ne pouvait occuper. De plus, cette loi, par deux de ses articles, posait le principe de l'action aux fins de constater des infractions ou conduite à la demande d'une autorité qualifiée en matière de police judiciaire. De sorte que l'action de l'État en mer loin de se contenter du volet préventif classique de la police administrative embrasse désormais pleinement une dimension judiciaire. Et, à y regarder d'un peu plus près que la simple « couverture juridique » des actions de vive force en mer, cette loi apparaît, à bien des égards, comme le véritable détonateur de la prise en compte du fait judiciaire et de l'importance de la place de l'autorité judiciaire dans la cohérence globale de l'action de l'État en mer.

Bien évidemment il pourra toujours m'être objecté que le législateur avait depuis fort longtemps prévu et organisé la constatation des infractions, la recherche de leurs auteurs et la poursuite de ceux-ci, dans des domaines aussi différents que la pêche, la navigation ou l'exploitation du plateau continental, mais force était de constater qu'entre l'agent verbalisateur, l'autorité administrative et l'autorité judiciaire, les liens étaient pour le moins distants. Il est vrai également que les infractions relevées étaient relativement réduites en nombre à l'exception, bien sûr, de celles relevant des tribunaux maritimes commerciaux. Il n'empêche cependant que le législateur avait jeté les bases de ce qui fait aujourd'hui la véritable force et l'originalité de l'action de l'État en mer. Je sais qu'avec cette dernière affirmation il est tentant de penser que je fais allusion au préfet maritime ; ce n'est toutefois pas le cas. Ce qui à mon sens donne justement au préfet maritime la dimension qui est la sienne au sein d'une organisation typiquement française, dont je viens de mesurer une nouvelle fois la pertinence à l'occasion d'un très récent déplacement aux États-Unis, ce sont les habilitations de police administrative **et judiciaire** que le législateur a accordé

aux commandants des navires de guerre de la Marine nationale, et également aux commandants des navires des autres administrations auxquelles je ne voudrais pas faire injure en ne les citant pas. Sans être des officiers de police judiciaire au sens du code de procédure pénale, la loi leur confie de manière sectorielle et spécialisée des attributions de police judiciaire. Je sais que ce constat est un point important et qu'il devrait faire l'objet de développements au cours de ce colloque, ne serait-ce qu'à propos de la lutte contre la criminalité organisée en mer dont le trafic de stupéfiants et surtout la piraterie sont la plus récente illustration avec la récente loi du 5 janvier 2011.

Toutefois, au-delà de ce seul constat, il me revient de souligner que ce que le législateur a conféré ne sont pas que des droits mais aussi des devoirs. Devoir d'excellence, devoir d'impartialité, devoir de rigueur encore plus exacerbés dès lors que des libertés publiques sont en jeu. Cela suppose donc que tous ces commandants soient formés, plus qu'informés, instruits, plus que sensibilisés aux exigences des procédures, tant nationales que, et le cas n'est plus échéant, internationales.

## 1996 : DEUXIÈME ÉTAPE DE L'ÉVOLUTION : LA JURISPRUDENCE

Comme j'ai exprimé précédemment, je considère que le « rapprochement maritime » entre l'autorité administrative, le préfet maritime et l'autorité judiciaire, le procureur, trouve son origine dans la loi de 1994. Mais pas seulement ; certains diraient même surtout, dans l'émergence d'une nouvelle jurisprudence à partir de l'arrêt de la cour d'appel de Rennes du 18 mars 1996 en matière de répression des rejets illicites d'hydrocarbures en mer, l'arrêt *Traquair* par lequel la preuve photographique fut admise pour la première fois. En effet, la concomitance de l'arrêt et de la loi modifiant la loi du 15 juillet 1994 organisant la lutte contre le trafic de stupéfiants en haute mer a mis en évidence le besoin et la nécessité de désormais travailler ensemble, tout en respectant le sacro-saint principe de séparation des pouvoirs. Il n'est d'ailleurs pas excessif de dire que la création des juridictions spécialisées en matière de rejets polluants par la loi du 3 mai 2001 en est la parfaite illustration. C'est en tout cas l'avis qu'exprimaient les sénateurs sur cette dernière en affirmant que son objectif était d'améliorer la **coordination** entre les autorités judiciaires et les autorités administratives et surtout d'aboutir à une **harmonisation de la jurisprudence**. Comme le soulignait ainsi le sénateur Lucien Lanier, rapporteur de ce texte au nom de la commission des Lois du Sénat : « *Il importe que ce soient les mêmes juridictions qui traitent de ces questions, afin de mieux appréhender ce sujet, de développer de réels pôles de compétence parmi les magistrats et d'aboutir à une harmonisation de la jurisprudence.* »

Je crois, de ce point de vue, et au regard de l'évolution de cette dernière, que les résultats en matière de répression pénale des pollutions sont particulièrement éloquents, même si, comme cela sera sans doute présenté au cours d'une autre table ronde, la Cour de cassation, par deux arrêts récents, a dû préciser l'interprétation des engagements internationaux de la France et leurs conséquences sur les procédures pénales. **De mon point de vue de Secrétaire général de la mer, ces deux arrêts sont importants et confortent l'action que je mène pour faire assurer l'application pleine et entière de nos engagements internationaux et de nos lois, dont je ne pense pas que l'on puisse se servir à la carte selon les intérêts sinon les humeurs du moment.**

Nous avons ainsi assisté en un peu moins de 15 ans à une évolution presque radicale de l'exercice de la police en mer. D'une police presque interne de l'exploitant de la mer, dont l'illustration est le code disciplinaire et pénal de la marine marchande et la réglementation des pêches, nous sommes passés à une police plus globale visant à lutter contre la criminalité organisée qui utilise l'espace maritime pour favoriser ses activités coupables aux effets dévastateurs sur la société et à protéger l'espace maritime en lui-même contre les atteintes portées par les utilisateurs de celui-ci. Dans le même esprit que pour la répression des pollutions, il est évident que la création, par la loi du 9 mars 2004, des juridictions interrégionales spécialisées a donné, dans le domaine maritime, un nouvel élan à la coopération entre les autorités maritimes et judiciaires pour ce qui concerne la lutte contre le trafic de stupéfiants. Sur ce point, je relèverai que, par un étrange coup du sort, c'est la première opération métropolitaine d'interception d'un navire se livrant au trafic de stupéfiant qui a conduit la Cour européenne des droits de l'homme à se prononcer sur les conditions de mise en œuvre de mesures privatives de liberté en mer, même si je crois que l'essentiel des deux arrêts de cette haute juridiction n'était pas nécessairement celles-ci. Il n'en demeure pas moins que la relation, la coordination, sinon la coopération entre l'autorité administrative et l'autorité judiciaire en a été notablement affectée puisque la loi du 5 janvier 2011 a décidé de placer les mesures privatives ou restrictives de liberté imposées sur un navire sous le contrôle du juge des libertés et de la détention.

## **2011 : UNE NOUVELLE ÉTAPE LÉGISLATIVE**

Cette orientation est encore loin d'être achevée tant les occasions de rencontres entre les deux autorités sont appelées à se développer. La loi de 1994, comme je l'ai déjà dit, a été modifiée une première fois en 1996 pour organiser la loi contre

le trafic de stupéfiants, une deuxième fois en 2005 pour permettre de réprimer le trafic de migrants, puis, dernièrement, la piraterie. Nous sommes déjà en train de préparer l'adaptation de cette loi aux conséquences de la ratification prochaine du protocole additionnel de la convention de Rome sur la répression des actes portant atteinte à la sécurité des navires et de la navigation, autrement dit les actes terroristes et, par voie de conséquence la lutte contre la prolifération des armes de destruction massive. Le nombre des incriminations pénales potentielles est tel que la préparation des opérations d'interception des navires exigera une coopération encore accrue entre les autorités administratives et judiciaires, tant pour assurer la validité juridique de l'ensemble des actes de procédure que pour assurer la sécurité juridique des agents de l'État dans ces opérations complexes, difficiles et physiquement risquées.

**En conclusion**, ou plutôt pour ouvrir les débats de cette table ronde, mais aussi des suivantes, je voudrais insister sur l'importance de la connaissance et de l'intérêt réciproques. Il n'est bien sûr pas question que le préfet maritime pense et agisse comme un procureur ni que ce dernier envisage de diriger des opérations en mer. Il est cependant essentiel que le préfet maritime connaisse les contraintes et les attentes du procureur et que celui-ci soit à la fois sensibilisé aux affaires de la mer et informé des capacités d'action des moyens de l'État au regard des exigences que le milieu physique impose.

Cet intérêt réciproque n'est cependant pas l'exclusivité des préfets maritimes et des procureurs. Il s'exprime également, très en amont, dans la préparation des textes, lois et décrets qui organisent l'action administrative et judiciaire. A ce titre je ne peux que me féliciter de la qualité des relations et des échanges que le SG Mer entretient avec la Direction des affaires criminelles et des grâces. La rédaction d'un projet de loi est déjà une affaire complexe, l'adapter aux réalités du monde maritime ajoute à cette complexité. La récente loi sur la répression de la piraterie et les modalités de privation et de restriction de liberté en mer en constitue une parfaite illustration. Aussi précise et utile soit-elle, elle nécessite encore quelques déclinaisons pour être pleinement applicable. Mais de ce point de vue, les événements nous ont un peu devancé dans la mesure où la première application concrète vient d'être réalisée aux Antilles à la suite de l'interception d'un *go-fast* chargé de 2,8 tonnes de cocaïne devant le Honduras.

Enfin, ici, au cœur même de l'enceinte de la juridiction suprême, j'invite les autorités judiciaires à profiter de chaque opportunité, de chaque « affaire », touchant de près ou de loin le milieu marin pour, comme on le dit dans la marine, embarquer. Vivre quelques heures ou quelques jours en mer pour mieux percevoir le quotidien et les réalités de l'action des marins et la difficile transposition des règles terrestres à ce milieu. En cela je crois, sans trop m'avancer, que le chef d'état-major de la marine et les directeurs des administrations composant la fonction garde-côtes sont tout à fait acquis à cette idée, et que leurs équipages seront heureux, fiers et honorés de montrer aux magistrats leurs savoir-faire et de s'enrichir de leurs exigences.

# LE RÔLE DE LA MARINE DANS LA SÉCURISATION DES ESPACES MARITIMES

Amiral Jacques LAUNAY

Inspecteur général des armées – Marine.

Monsieur le Procureur général,  
Monsieur le Secrétaire général de la mer,  
Et chers amis,

**J**e souhaite effectivement dire ma grande satisfaction pour la tenue de ce colloque, et vous avez souligné, Monsieur le Procureur général, son caractère exceptionnel : je tiens publiquement à vous en remercier chaleureusement. Cette idée commune née de rencontres à Londres en 2006 puis à l'Hôtel de la marine en 2008, a pu voir le jour et je vous remercie d'avoir bien voulu prêter l'oreille à nos préoccupations. Il s'agit de marier à la fois notre espace d'action avec le droit. Et vous l'avez déjà fort bien souligné dans cette introduction, je pense que nos milieux d'action nous invitent à bien regarder ensemble les enjeux qui nous attendent, car de quoi s'agit-il ?

Il s'agit de regarder l'intérêt croissant pour les espaces maritimes, et je voudrais vous faire part de plusieurs convictions : la première c'est que la globalisation c'est aussi la maritimisation du monde. Et ce n'est pas sans conséquences. La réponse à ces enjeux ne peut venir uniquement de la Marine nationale ni d'ailleurs, d'aucune administration de façon isolée. Afin de garantir l'efficacité de l'action de l'État en mer, aucun ministère ne doit et ne peut avoir le monopole de l'action. Deuxième conviction, l'action de l'État en mer doit s'appuyer en haute mer, sur une marine hauturière polyvalente. Sa vocation est d'agir en coopération interministérielle et internationale. Troisième conviction : la marine agit dans un cadre juridique « balisé » et le droit peut et doit contribuer à l'efficacité de l'action en Mer.

Ces convictions sont fondées sur mon expérience maritime, et aussi sur une constante réflexion sur les affaires du monde avec les responsabilités d'officier général. Je vais vous les exprimer en parcourant si vous le voulez bien, l'état de nos forces à la mer, un révélateur d'une marine océanique à vocation mondiale à la date du 31 mars 2011.

## UNE MARINE À VOCATION MONDIALE

**Sur le théâtre Atlantique**, vous voyez le *Ventôse*, le *Germinal* en zone Caraïbes, deux frégates de surveillance, qui sont en mission de lutte contre le narcotrafic.

Dans le golfe de Guinée, le *Borda* est un bâtiment hydrographique, en mission de relevé et la *Foudre* en mission que nous appelons CORYMBE.

Vous savez que cette région est particulièrement instable et nous entretenons en permanence une présence. La *Foudre* est tout à la fois un porte-hélicoptères, un transport de chalands de débarquement et un navire hôpital. Et nous avons également un détachement aérien de surveillance au vu de nos accords avec le Sénégal, pour le secours en mer en permanence à Dakar.

Et vous voyez également en zone Golfe de Gascogne un certain nombre de bâtiments ou de patrouilleurs comme le *Pluvier*, bâtiment patrouilleur de service public, le *Latouche Tréville* frégate anti-sous-marine, le *La Pérouse* bâtiment hydrographique, le *PM l'Her* aviso, patrouilleur de haute mer et le *Sagittaire* chasseur de mines. Tous en entraînement individuel ou collectif.

Je passe au **théâtre Pacifique**, où il y a en ce moment le *Vendémiaire*, frégate de surveillance, et le *Prairial* qui sont en entraînement avec des marines partenaires. Vous avez la *Glorieuse* patrouilleur en surveillance maritime, et le remorqueur *Revi* en mesure de l'environnement sur les anciens sites de nos essais nucléaires.

Je continue vers **l'océan Indien** où vous avez le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Mistral* qui effectue la mission Jeanne d'Arc, c'est-à-dire la campagne d'école d'application de nos jeunes élèves officiers, nos officiers de demain. Le BPC est accompagné par la frégate *Georges Leygues* pour cette mission de cinq mois de formation, dans des environnements opérationnels. La frégate de surveillance *Nivôse* est en mission ATALANTE de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden, de la même façon que le *Guépratte*, frégate furtive qui est également dans cette opération navale ATALANTE dirigée politiquement par l'Union européenne. Nous avons enfin le *Beautemps-Beauprès* bâtiment hydrographique dans le golfe Persique et le déploiement d'un pétrolier ravitailleur *Le Var* et des deux chasseurs de mines *l'Andromède* et *La Croix du Sud* également à l'ouvert du golfe Persique pour une campagne d'entraînement dans cette partie du monde où nous serions susceptibles d'intervenir pour garantir la liberté des mers.

Je termine ce tour d'horizon par **la Méditerranée**. Vous suivez l'actualité navale du 31 mars avec le *LV Le Hénaff* un aviso qui va se déployer en océan Indien, qui vient de Brest pour prendre une relève des bâtiments qui sont actuellement dans cette opération ATALANTE, ainsi que le bâtiment hydrographique *Laplace* en Méditerranée. *Last but not least*, l'opération HARMATTAN, qui est le soutien

aux opérations de protection des populations en vertu de la résolution 1973 des Nations unies au-dessus de la Libye, avec bien évidemment le *Charles de Gaulle* accompagné par la frégate anti-sous-marine *Dupleix*, la frégate anti-aérienne récemment admise au service actif *Forbin*, et la frégate furtive *Aconit*, la frégate *Jean Bart* également, plus un avion de patrouille maritime déployé dans le cadre de cette action. *La Gazelle* étant un remorqueur ou un bâtiment de servitude destiné à soutenir les passages de bâtiments ou de sous-marins qui passent par le Canal de Suez. Vous avez dans cette situation l'ensemble du spectre des missions que nous remplissons aujourd'hui et qui sont à un degré ou à un autre des missions de défense de sécurité ou de participation dans des espaces maritimes à l'action internationale. Ne figurent pas naturellement sur cette diapositive nos sous-marins. Vous le savez, la marine tient la posture de dissuasion avec un sous-marin nucléaire lanceur d'engins en permanence à la mer. Ne figure pas naturellement non plus la position de nos sous-marins nucléaires d'attaque. Vous pouvez aussi imaginer que nous déployons normalement le porte-avions accompagné d'un sous-marin nucléaire d'attaque.

## LA MARINE : UN OUTIL POLYVALENT DE DÉFENSE ET DE SÉCURITÉ

Si j'ai voulu présenter la géographie et la réalité de l'action quotidienne de la marine, c'est pour vous montrer que ce large spectre de mission tire en fait sa réalité de notre espace maritime qui est le deuxième espace maritime mondial. Cela nous donne des responsabilités aussi bien nationales qu'internationales. Car la géographie permet à la France, puissance côtière et puissance maritime, de bénéficier de droits souverains définis par le droit international de la mer. Cette responsabilité nationale nous devons l'appliquer pour l'ensemble des usagers de la mer pour faire respecter les règlements internationaux et pour faire respecter la règle nationale dans les espaces sous notre juridiction. Cette géographie et notre histoire nous confèrent aussi une responsabilité internationale en matière de défense et de sécurité : l'intervention du *Charles de Gaulle* en ce moment en est une illustration. De même, la responsabilité de la préservation de l'environnement ou de la richesse de la mer et de sa biodiversité, nous en avons la charge.

A cela s'ajoute également des vastes zones de compétences confiées à la France au titre des secteurs de recherche et de sauvetage, j'y reviendrai dans l'exécution des missions. Dans une vaste zone puisque nous avons plus de 22 millions de km<sup>2</sup> de responsabilité sur tous les océans.

Le spectre de nos missions couvrant la haute intensité de l'action de guerre à la posture de prévention est étendu. Je souligne donc que la marine agit sur l'ensemble des grandes fonctions stratégiques définies par le *Livre Blanc* en 2008 : je veux parler de dissuasion, de connaissance anticipation, de prévention, de protection et le cas échéant d'intervention. Et j'affirme que la marine est un outil polyvalent de défense et de sécurité, elle ne doit en aucun cas être cantonnée à l'un des deux rôles.

Le *Livre Blanc* a mis en perspective une vision nouvelle de continuum sécurité défense, continuité entre cette défense et la sécurité. Or les missions effectuées par la marine au titre de la connaissance et de l'anticipation, au titre de la prévention, et au titre de la protection s'inscrivent naturellement dans le cadre de cette nouvelle conception du continuum sécurité défense et des rapports entre sécurité extérieure et sécurité intérieure. La polyvalence de la marine est un atout pour l'État car elle lui permet de passer de mission de combat à des missions de sauvegarde ou à des missions de police, et le droit est ainsi au cœur de l'action de la Marine nationale en particulier, et monsieur le Secrétaire général de la mer l'a souligné, dans la lutte contre le trafic de drogue, dans la lutte contre l'immigration clandestine, ou dans la lutte contre la piraterie.

## **LA MARINE : UN OUTIL POLYVALENT VOUÉ À LA COOPÉRATION INTERNATIONALE ET INTERMINISTÉRIELLE**

Deuxième conviction que je voudrais souligner, la Marine nationale est un outil polyvalent voué à la coopération internationale et interministérielle. Dans un monde de plus en plus risqué, l'avenir n'est pas à la solitude mais bien à la coopération entre États. Or la mer est un enjeu économique, un enjeu écologique, et un enjeu de défense. Mais la mer est aussi un carrefour des relations internationales. C'est une évidence en terme de flux qui transitent par voie maritime avec plus de 80 % du commerce mondial qui transite par voie maritime, voire même 90 % lorsque j'entends mes amis du Cluster maritime français. Notre capacité à intervenir en haute mer est donc la clé de notre liberté d'action économique et notre liberté d'action sur la scène diplomatique. Notre liberté et notre capacité à intervenir en haute mer est aussi la condition de notre contribution aux futures régulations régionales ou mondiales qui ne manqueront pas de se mettre en place, y compris d'ailleurs en matière de protections environnementales ou sécuritaires. Des régulations qui se mettront en place parce que les gens voudront exploiter les ressources de la mer le

moment venu. Et au XXI<sup>e</sup> siècle, si j'affirme que la mer est l'avenir de la terre, je peux vous dire qu'il y a bien des puissances régionales qui l'ont compris puisque la Chine et l'Inde, puissances asiatiques actuelles et encore en développement, ont parfaitement cerné tous ces grands enjeux économiques. La mer selon moi doit être conçue comme une richesse collective pour en comprendre tous les paramètres, elle est un bien commun, une *Res Communis* sous la responsabilité de tous. C'est-à-dire en fait sous la responsabilité de quelques-uns, ceux qui ont les moyens d'intervenir en haute mer. La mer n'est pas forcément aujourd'hui plus dangereuse qu'avant, elle l'est autrement. Elle est devenue un enjeu : source de conflit de coactivités et source de volonté d'acquisition et de possession de ces mêmes ressources de façon sectorielle ou régionale. Donc nous devons être vigilants : d'une part, en matière de défense, mais aussi en matière de sécurité pour que dans le cadre de nos interventions nous fassions aussi prévaloir les règles de droit que nous appliquons dans nos espaces de souveraineté, et dont nous devons aussi assurer la promotion pour les futures régulations qui se mettront en place. Parce que le droit de la mer demeure fondamentalement un droit de la liberté, d'une part, et d'autre part un droit souverainiste en quelque sorte, puisqu'il affirme la prééminence de la loi du pavillon, nous devons donc rechercher ensemble les voix de l'action.

Or le théâtre maritime, vous l'avez vu, est à la fois immense et unique et malgré le découpage dans des zones juridiques de nature distincte, il s'agit d'un espace public partagé et nous ne saurions appliquer les frontières administratives terrestres à un espace maritime global. La coopération entre États apparaît comme le seul moyen d'assurer efficacement la sécurité des mers, la sécurité en mer, et la sécurité des citoyens sur la mer. Donc que ce soit en matière de défense et de sécurité ou dans le domaine de l'exercice des pouvoirs de police, en haute mer la coopération apparaît comme la seule voie possible entre États.

Les exemples ne manquent pas. Nous contribuons en matière de coopération régionale à la mission de l'agence FRONTEX, agence européenne qui coordonne la coopération opérationnelle des États membres, en matière de gestion des frontières extérieures. Nous coopérons notamment avec le Maritime Analysis and Operation Center Narcotics situé à Lisbonne en matière de lutte contre les narcotrafics. Nous contribuons naturellement et le Secrétaire général de la mer a bien cité le centre de Key West, à une coopération régionale de lutte contre le narcotrafic dans la région des Antilles Guyane. Nous coopérons aussi en Méditerranée et nous avons à Toulon le CECLAD mer qui est un centre de coordination anti-drogue placé auprès du directeur général de la police nationale et colocalisé avec la préfecture maritime et le commandement naval de la Méditerranée. Toutes instances de surveillance et

d'échanges d'information pour lutter contre cette pollution des sociétés par le trafic international de la drogue par voie de mer.

Nous avons donc une nécessité de coopérer de façon interministérielle, d'abord par le partage de l'information pour garantir l'efficacité de notre action. La vocation interministérielle de l'action de l'État en mer a été renforcée en France avec la création de la fonction garde-côte, conçue notamment autour d'un centre opérationnel adossé à l'état-major de la marine et placé sous l'autorité du Premier ministre et sous la conduite du Secrétaire général de la mer. Ce centre opérationnel, qu'au demeurant je vous invite à venir visiter, le Secrétaire général de la mer m'a fait l'honneur d'assister dans les premiers à sa création le 1<sup>er</sup> septembre 2010 : le partage et le travail inter administration y est déjà fait. Sur cette conviction de partage de l'information, je voudrais vous dire que la montée des nouveaux acteurs internationaux, les agences européennes, les forums des gardes-côtes, nous incitaient naturellement à créer cette fonction pour éviter une vision sectorisée de l'information maritime qui perturbe l'efficacité des moyens déployés à la mer de quelques administrations qu'elles soient de la marine, des douanes, des affaires maritimes, de la gendarmerie maritime. Je parle ici d'information maritime qui est la base du travail en amont du renseignement qui en découle. En créant cette fonction garde-côte la France répond à un souci d'efficacité au niveau européen.

## UN CADRE JURIDIQUE BALISÉ, GAGE ET JALON DE L'EFFICACITÉ

Je terminerai par une troisième conviction. La marine agit dans un cadre juridique balisé (terme maritime), et je suis persuadé que le droit contribue aujourd'hui à l'efficacité de l'action de l'État en mer pour la marine. La finalité de l'action est opérationnelle, le droit de la mer est un droit familier, le droit constitue à la fois une référence et un outil. Mais nous contribuons aussi aux évolutions visant à faire du droit international un outil plus efficace. Par exemple : l'entrée en vigueur de la convention de Vienne en 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants, celle du protocole de Palerme de 2000 contre le trafic illicite de migrants, nous ont donné les outils juridiques indispensables pour mener cette lutte en mer avec les accords de l'État du pavillon. Pour dépasser les contraintes liées aux statuts des espaces maritimes, d'autres outils ont été mis à disposition de la marine. Je prends un autre exemple, l'accord de San José en 2003 dans la lutte contre le narcotraffic dans la zone Caraïbe, c'est un accord qui instaure des mécanismes de consultation entre les chancelleries encadrées par des délais très courts. Cet accord permet ainsi de conduire des opérations en contournant les lourdeurs liées à l'application de la loi

du pavillon. Il autorise éventuellement des interventions dans les eaux territoriales des autres États, c'est donc une forme de délégation d'autorité qui a été partagée à un certain niveau par cet accord. Nous appliquons d'autres accords d'ailleurs, par exemple dans l'océan Indien Sud entre la France et l'Australie en permettant de réaliser des opérations de police des pêches en commun en embarquant réciproquement des acteurs de cette police des pêches sur nos bâtiments respectifs. Mais parfois, ces règles de droit ne sont pas adaptées à l'espace maritime, car ces règles ont été pensées pour la terre. Et une des plus importantes difficultés pour la marine par exemple, consiste après l'interception d'un navire très loin du port de base à pouvoir dissocier les personnes interpellées de la cargaison saisie et du navire intercepté. Il y a des contraintes physiques. Nous ne pouvons pas ne pas prendre en compte, il nous faut donc marier les règles de droit avec les contraintes physiques, le milieu s'impose à nous.

La Marine nationale consacre une part importante de son activité à l'action de l'État en mer. En brochant le tableau que je vous ai dressé tout à l'heure, vous avez pu voir la diversité de nos missions. Les moyens aéronavals de la marine contribuent aux côtés des moyens des autres administrations à cette action de l'État en mer. Quelques chiffres : 409 personnes secourues en 2010, 6 tonnes de cocaïne et de cannabis saisies aux Antilles et en mer d'Alboran.

L'activité en 2010 toujours, a permis l'interception de 800 immigrants et 65 passeurs. FRONTEX nous dit 40 000 migrants évalués en Méditerranée. Moi je vous dis d'expérience, dans le golfe d'Aden 40 000 migrants entre la Somalie et le Yémen, et au minimum 2 000 morts par an en mer dans cette région.

Ces migrants, vous les retrouverez après sur toutes les côtes. Ensuite, *via* la Libye, ils arrivent sur nos territoires. Ce sont des problèmes que nous aurons à traiter ensemble.

Voilà mes convictions, j'ai essayé de vous faire comprendre avec nos missions globales dans l'ensemble du monde, la polyvalence de la marine. Nous disposons d'un outil à la mesure de ce que nous souhaitons être sur la scène internationale. Mais nous devons concevoir ce travail en coopération avec l'ensemble des autres administrations et aussi l'ensemble du monde judiciaire. Si l'emploi de la force est nécessaire pour la sécurisation des espaces maritimes, la force est appliquée conformément aux règles de droit et doit pouvoir déboucher sur l'action de la justice.

Je vous remercie.

# MISE EN OEUVRE DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER : LA VISION DU PRÉFET MARITIME

Vice-amiral d'escadre Anne-François de SAINT-SALVY

Préfet maritime de l'Atlantique, commandant la zone maritime  
de l'Atlantique

Mesdames et messieurs,

**D**évelopper la vision du préfet maritime sur la mise en œuvre de l'action de l'État en mer en une vingtaine de minutes est une gageure, plus encore pour le marin plus habitué au silence de la mer qu'aux discours. Pour essayer de relever ce défi, je commencerai par m'associer très simplement et brièvement aux remerciements formulés par le Secrétaire général de la mer, et je plongerai d'emblée dans le vif du sujet en vous livrant quelques réflexions du praticien opérationnel sur sa fonction et sur les liens de cette fonction avec l'institution judiciaire tels que je peux les vivre aujourd'hui

Tout d'abord et sans revenir de manière détaillée sur les propos du Secrétaire général de la mer, je souhaiterais faire une très brève comparaison historique entre le préfet maritime d'hier et celui d'aujourd'hui, la frontière entre les deux se situant pour moi en 2004. Avant le décret de 2004, le préfet maritime était véritablement le préfet de l'urgence en mer, simple coordonnateur des administrations, bien souvent uniquement dans les situations d'urgence, et avec une dimension judiciaire beaucoup moins prégnante, voire presque absente, de la plupart de ses actions.

Depuis 2004, le préfet maritime, représentant de l'État en mer où il exerce l'autorité de l'État, délégué du gouvernement, représentant direct du Premier ministre - ce qui s'est traduit récemment par l'envoi au préfet maritime d'une lettre de mission signée du Premier ministre -, et investi d'un pouvoir de police générale, veille à l'exécution des lois, des règlements, des décisions gouvernementales. Il a autorité dans tous les domaines et notamment la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites.

Avec le décret de 2004, le préfet maritime met désormais en œuvre des politiques publiques, fait appliquer la loi en mer, et coordonne les administrations. C'est cette spécificité française qu'évoquait le Secrétaire général de la mer, à la fois en temps normal et en situation de crise, et sans préjudice des attributions respectives de ses administrations.

Mais le plus important à mes yeux aujourd'hui, c'est le lien désormais très étroit entre cette action du préfet maritime et l'action judiciaire, et ce lien est essentiel à mes yeux au moins pour deux raisons.

Premièrement, ce lien étroit est indispensable pour que l'action d'ensemble de l'État soit efficace et je prendrai simplement l'exemple de la répression des pollutions illicites en mer ; 47 audiences sur des faits de ce type ont été tenues au tribunal de

Brest ; sur ces 47 audiences, 41 condamnations ont été définitives (excluant de cette liste les relaxes et les décisions qui ont été cassées en instance supérieure) et plus de 10 millions d'euros d'amende ont été infligés aux capitaines et aux armateurs concernés. Ces quelques chiffres soulignent le fait que cette action conjointe du préfet maritime et des moyens qu'il dirige et de la justice a permis de faire diminuer de manière drastique le nombre des pollutions en mer, tel qu'on peut le constater aujourd'hui en Atlantique. Nos partenaires espagnols prennent aujourd'hui modèle d'une certaine manière sur l'action française dans ce domaine pour renforcer leur action de répression sur ce plan.

Ce lien entre le préfet maritime, son action et la justice est aussi indispensable pour que l'action opérationnelle, la manière dont elle est conduite, prenne en compte les besoins de l'action judiciaire pour permettre à celle-ci d'aller à son terme, et de se dérouler dans de bonnes conditions. Il existe ainsi plusieurs exemples d'actions, notamment dans la lutte contre le trafic de stupéfiants, qui n'avaient pas suffisamment pris en compte les nécessités du respect d'un certain nombre de procédures judiciaires, probablement par défaut de formation, et qui ont conduit la justice à ne pas pouvoir trancher, à ne pas pouvoir traiter des interceptions opérationnelles qui avaient pourtant permis des saisies de drogues et de trafiquants.

Deuxièmement, les décisions d'actions qu'est amené à prendre le préfet maritime sont très souvent prises en lien direct avec le procureur de la République. Elles le sont dans de multiples cas : notamment lorsque la décision d'agir revient au procureur, par exemple pour dérouter un navire pris en flagrant délit de pollution afin de pouvoir le traduire devant la justice ; dans les cas où les conditions d'exécution vont impacter la poursuite de l'activité judiciaire et dans certains cas d'interception de trafic de stupéfiants dans lesquels le procureur estime qu'il est préférable par exemple de différer une intervention, voire de ne pas la conduire, pour permettre à l'action judiciaire qui se déroule aussi sur d'autres plans, de remonter une filière et d'intercepter plus largement les trafiquants.

Il existe enfin d'autres cas dans lesquels la justice voudrait agir et où l'opérationnel est malheureusement contraint de lui opposer des impossibilités d'action, qu'elles soient liées au milieu maritime ou aux conditions météorologiques qui ne permettent pas telle ou telle intervention.

Pour illustrer ce propos, je voudrais vous faire part d'une anecdote montrant que le temps de la décision dans l'action n'est pas toujours le même que le temps de la justice et que nous sommes parfois conduits dans l'action à décider extrêmement vite, alors que la justice prend le temps de la réflexion. Lors d'une récente affaire

de trafic de stupéfiants, j'avais invité le procureur de la République de Brest à assister au briefing préparatoire à l'intervention, lorsqu'un officier entra dans la salle où se tenait ce briefing et me dit qu'il fallait décider maintenant d'envoyer les commandos qui devaient intercepter le navire contrevenant. Je demandais alors à l'officier combien de temps j'avais et il me répondit « cinq minutes ». Nous refîmes un « tour de piste » rapide et je décidais de ne pas intervenir. Peu de temps après la fin du briefing, le procureur de la République se tourna vers moi et me dit qu'il n'avait jamais vu une décision prise aussi rapidement. Pourtant, je n'avais pas décidé plus vite que les autres, mais le contexte s'imposait à moi et je n'avais pas le choix !

Je souhaitais également évoquer le cadre d'action particulier que constitue la mer dans cette action. Pour le préfet maritime, au regard de son lien avec l'action judiciaire, plusieurs éléments doivent être pris en compte : tout d'abord la capacité judiciaire des moyens qui sont à la disposition du préfet maritime, avec les attributions qui ont été données aux commandants de navires et d'aéronefs de l'État et à certains de leurs officiers. Il n'est en effet pas toujours possible d'avoir un officier de police judiciaire de plein exercice sur un bâtiment au moment de l'action, et il faut alors à la fois adapter les décisions à la capacité de police judiciaire dont on dispose et, si on a un peu plus de temps, essayer de choisir le meilleur moyen pour réussir l'intervention.

Le deuxième élément est l'emploi de la force en mer : celui-ci remonte pour un certain nombre de décisions jusqu'au Premier ministre, et le fait de devoir remonter jusqu'à ce niveau de décision implique là aussi des délais qui conduisent à anticiper un certain nombre de décisions si on veut que l'action puisse se conduire jusqu'à son terme. Enfin, les règles de « détention » doivent être adaptées à la situation particulière des navires. Il s'agit là de la seconde distinction entre l'action terrestre judiciaire, qui permet d'avoir un contact immédiat avec le prévenu et les acteurs de la justice, et la situation en mer dans laquelle bien souvent la distance va impliquer un temps significatif avant que les choses ne puissent être conduites devant le magistrat.

En outre, en mer, nous nous trouvons dans un cadre de droit complexe, un droit souvent peu connu de certains acteurs, et dans lequel se mêlent le droit national, des droits étrangers, de plus en plus le droit européen, le droit international et enfin le droit maritime. Dans ce contexte, les tribunaux spécialisés dans certains domaines maritimes, comme le tribunal de Brest, sont pour le préfet maritime un avantage majeur qui lui permet d'avoir des interlocuteurs plus au fait des réalités de ce milieu particulier.

Avant de conclure, j'évoquerai un dernier point, qui est celui du risque judiciaire pour le préfet maritime et ses acteurs. Voir ses actions soumises à l'appréciation de la justice est une réalité, c'est aussi une nécessité au regard de la loi. Cela implique pour le préfet maritime une expertise croissante afin que ses actions soient conduites de telle manière qu'elles ne puissent, étant mises en cause, conduire à l'échec des poursuites judiciaires à l'égard de ceux qui les méritent véritablement. Là encore, le lien avec le parquet spécialisé est un réel avantage. Mes rencontres avec le procureur de la République de Brest sont une occasion d'affermir la manière dont nous agissons en mer. Ce que j'ai qualifié de risque judiciaire ne doit pas être et n'est pas un frein pour l'action, mais elle doit être un moteur pour faire évoluer la loi et la jurisprudence afin d'offrir les bases les plus solides possibles à notre action.

Je terminerai en évoquant la coopération internationale. Cette coopération est depuis longtemps engagée au plan opérationnel, et en Atlantique je coopère très fréquemment avec nos partenaires espagnols et britanniques. Des plans d'intervention en commun existent ; ils permettent de mutualiser les actions et de s'assister mutuellement. Cette coopération internationale existe aussi au plan judiciaire avec l'assistance judiciaire et connaît aujourd'hui un développement dans un autre domaine, en influençant le droit et la manière d'agir. A travers les contacts que j'ai pu avoir ces deux dernières années, j'ai pu constater que les magistrats espagnols se sont intéressés progressivement à la manière dont nous agissons en mer et sont en train de faire évoluer leur droit et la manière d'agir, notamment dans les cas de lutte contre la pollution en mer. J'ai rencontré il y a peu le procureur général de Madrid, en charge de l'environnement et qui s'est fait présenter la manière dont nous travaillons, afin d'augmenter la capacité d'action de son pays. Cela s'est traduit très récemment par l'interception et le déroutement par les Espagnols d'un navire pris en flagrant délit de pollution, ce qui ne s'était jamais produit auparavant. La France était jusque-là le seul État européen à agir de la sorte et se trouvait de ce fait un peu isolée.

Avant de conclure en reprenant à mon compte l'invitation qui a été faite aux magistrats de venir à la préfecture maritime observer comment les choses se déroulent concrètement, je voudrais vous faire un aveu : je figure au premier rang des coupables des infractions aux lois européennes que mentionnait monsieur le procureur général, et que constituait l'arraisonnement du *Winner*, puisque j'étais à cette époque au cabinet du Premier ministre où se prenaient les décisions. Peut-être devrais-je cependant m'honorer de cette culpabilité, au vu des développements juridiques que vous avez évoqués et qui ne devraient que progresser.

Je vous remercie.



# PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET LUTTE CONTRE LES ACTIVITÉS ILLICITES : DE L'ÉVOLUTION DE LA NORME JURIDIQUE À L'ACTION EN MER. L'EXEMPLE DE LA MÉDITERRANÉE.

Commissaire général de la marine Jean-Loup VELUT

Adjoint au préfet maritime de la Méditerranée, chargé de l'action  
de l'État en mer.

D'un point de vue strictement océanographique, la Méditerranée est une mer quasi fermée qui n'est en fait que l'appendice de l'Atlantique. Ce sont bien les eaux de cet océan qui régénèrent celles de la Méditerranée par Gibraltar, le tout en 90 ans. Cette Méditerranée quasi fermée représente seulement 1 % de la surface des océans mais voit transiter dans ses eaux 30 % du trafic mondial et 30 % du trafic d'hydrocarbures. Tout est dit en ces trois chiffres. Très fragile écologiquement, cette mer est relativement étroite : 400 nautiques au plus large, soit un peu plus de 700 km. 14 km à Gibraltar, 130 km à Lampedusa, 750 km entre Marseille et Alger. Et son étroitesse la rend propice à tous les trafics illicites entre les deux rives. La Méditerranée peut donc servir légitimement d'exemple aux deux thématiques de la protection de l'environnement et de la lutte contre les trafics illicites.

Il est souvent dit que notre système français d'action de l'État en mer (AEM) se caractérise par l'institution du préfet maritime, autorité opérationnelle et réglementaire unique. Cette approche est inexacte parce qu'incomplète. Depuis 2004<sup>1</sup>, année de création des juridictions interrégionales spécialisées (JIRS), c'est bien en effet le tandem entre une autorité opérationnelle unique, le préfet maritime, et une juridiction spécialisée par façade maritime qui nous caractérise, notamment vis-à-vis de nos voisins méditerranéens immédiats, l'Espagne et l'Italie. C'est en tout cas comme cela qu'ils nous perçoivent clairement. Et c'est de ce couple réussi que procède l'efficacité de notre action. Ce qui caractérise ainsi l'AEM aujourd'hui, ce n'est pas tellement un cadre juridique maîtrisé, mais c'est bien plutôt la recherche permanente de l'amélioration du droit, qui unit fondamentalement chaque préfet maritime à l'ordre judiciaire en général, et tout particulièrement à sa juridiction spécialisée.

C'est en trois temps, et je prie les juristes de m'excuser pour ce plan, que j'aborderai le plus ou moins grand degré d'efficacité de ce tandem que nous formons avec l'autorité judiciaire : j'évoquerai d'abord la lutte contre les déballastages ; je traiterai ensuite de la lutte contre le narco trafic ; et j'aborderai enfin le sujet délicat de la lutte contre le trafic illicite de migrants en mer.

<sup>1</sup> Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité.

## LA LUTTE CONTRE LES DÉBALLASTAGES : DES RÉSULTATS TANGIBLES MAIS DES INTERROGATIONS CONCERNANT LE RETOUR DE L'ÉTAT DU PAVILLON

Avec 200 à 250 pollutions rapportées annuellement, les déballastages semblent être une spécialité de la Méditerranée. Mais le beau temps et la météorologie clémente permettent d'y réaliser des observations plus fréquentes qu'en Atlantique. Il faut donc relativiser ces différences.

La France s'est dotée en Méditerranée, depuis la loi du 15 avril 2003<sup>2</sup> et le décret du 8 janvier 2004<sup>3</sup>, d'un espace juridique qui sert de cadre à l'action en mer : la zone de protection écologique (ZPE). Une corrélation immédiate a d'ailleurs été constatée entre la mise en place de cette ZPE en 2004 et la diminution des constats de pollution. Il y a là une parfaite illustration de l'efficacité du droit comme arme de dissuasion. Pour mémoire, une transformation de cette ZPE en zone économique exclusive (ZEE) de manière unilatérale par la France est attendue dans les prochains mois ainsi d'ailleurs que la création d'une zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) dans les Bouches de Bonifacio.

La mise en place progressive de ces zones n'est pas un simple exercice ludique. Nous en sommes en effet, en matière de droit de la mer en Méditerranée, presque encore au temps de Grotius... La convention de Montego Bay a certes défini des outils, mais l'ouverture de la boîte à outils s'apparente en Méditerranée à celle de Pandore. La Méditerranée présente ainsi un certain nombre de zones juridiques grises qui sont d'ailleurs précisément celles dans lesquelles se produisent les trafics illicites sur lesquels nous sommes amenés à intervenir.

Les déballastages et rejets de substances liquides nocives n'échappent pas à cette règle. Ils se produisent essentiellement dans le canal de Corse, route maritime importante (20 000 navires environ par an) et zone dans laquelle un navire passe en permanence de la ZPE italienne, d'ailleurs virtuelle, à la ZPE française, dans un système de yoyo juridique qui rend improbable tout flagrant délit pouvant donner lieu à poursuite efficace.

Il y a eu néanmoins depuis 2004, en Méditerranée, douze dossiers de flagrant délit de déballastage instruits et six sont en cours. Douze condamnations ont été confirmées en appel et cassation, 6 000 000 d'euros de cautionnement ont été pris, avec d'ailleurs une saine émulation entre Brest et Marseille pour fixer le montant de cautionnement le plus élevé...

<sup>2</sup> Loi n°2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République.

<sup>3</sup> Décret n°2004-33 du 8 janvier 2004 portant création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République en Méditerranée. Codifié depuis le décret n°2007-397 du 22 mars 2007 relatif à la partie réglementaire du code de l'environnement (article R 218-15 du code de l'environnement)

Le tandem préfet maritime/autorité judiciaire est donc efficace en matière de lutte contre les déballastages. Et il doit cette efficacité au fait d'avoir su faire évoluer la liberté de la preuve (article 427 du code de procédure pénale).

Durant des années, les magistrats du siège ont demandé la combinaison de deux preuves en appui de la constatation des agents : une photo aérienne argentique et un prélèvement dans le sillage du navire pollueur. Pour réaliser un flagrant délit, il fallait donc un avion pour les prises de photographies et un moyen nautique pour les prélèvements en mer ; deux moyens dont il fallait disposer simultanément au bon endroit et au bon moment.

Puis vint en 1996 l'arrêt *Traquair*<sup>4</sup>, célébré dans toutes les préfetures maritimes à l'égal de l'Indépendance Day aux États-Unis... Cet arrêt a reconnu la photo aérienne argentique comme preuve unique suffisante... et rendu inutile le prélèvement. Il est vrai que la preuve tuait parfois la preuve : le prélèvement mal fait annihilait la valeur de la photo aérienne.

L'évolution technique s'est poursuivie avec l'arrivée de la photo numérique et de la télédétection aérienne permettant des vues nocturnes. En parallèle les images satellitaires de l'EMSA (European Maritime Safety Agency) couplée avec l' AIS (Automatic Identification System) se sont développées. Elles ne sont pas à ce jour retenues par les tribunaux. Une étape décisive est maintenant attendue en Méditerranée : celle qui verra les constatations d'agents français reconnues en Italie et en Espagne et celles d'agents étrangers reconnues en France.

En octobre 2009, une grande opération internationale de lutte contre les déballastages, intitulée *Oscar Med*, a ainsi été organisée en liaison avec le REMPEC (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean sea), avec parmi les flagrants délits de l'opération une pépite juridique : un avion antipollution espagnol, avec à son bord des agents espagnols, a constaté de nuit un flagrant délit de déballastage effectué par un navire tunisien dans la zone de protection écologique française.

Verrons-nous dans les prochains mois cette pépite se transformer en filon et la validation par nos tribunaux de la preuve de nuit apportée par l'agent espagnol dans nos eaux ? Nous l'espérons fortement.

Il y a d'ailleurs, derrière la problématique du déballastage, celle du détournement de navire. Et le contentieux afférent. L'enjeu est donc important.

<sup>4</sup> TGI de Brest, 27 janvier 1995 confirmé par la cour d'appel de Rennes le 18 mars 1996.

Mais notre attention porte principalement aujourd'hui sur le retour de l'État du pavillon. Les arrêts de la Cour de cassation<sup>5</sup> relatifs à l'article 228 de la convention de Montego Bay se prononcent en faveur de la primauté de la poursuite engagée par l'État du pavillon sur celle entreprise par l'État côtier. Cela n'est pas vraiment surprenant. Toutefois la Cour de cassation dans l'arrêt *Fast Independance* reconnaît une clause de sauvegarde qui permet de s'affranchir de ces dispositions... « *en cas de dommage grave causé à l'État côtier ou ... lorsque l'État du pavillon a à plusieurs reprises manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires.* » Sous une forme humoristique, n'est-ce pas d'une certaine manière reconnaître que tous les espoirs judiciaires de l'État côtier sont permis, si la catastrophe se produit...ou se reproduit...

Nous nous retrouvons notamment ici face à la délicate question de la gravité du dommage. Qu'est-ce qu'un dommage grave ? Avec sous-jacente, la mise en cause possible de l'État côtier pour abstention volontaire, si des mesures de lutte contre la pollution n'ont pas été prises. Cette ouverture apparemment favorable laissée par la Cour de cassation à l'État côtier peut donc en pratique se retourner contre celui-ci, s'il ne peut ou ne veut pas intervenir. Cela rappelle la polémique au cours du procès *Erika* concernant la mise en demeure que le préfet maritime peut formuler à l'encontre du capitaine du navire et de l'armateur en cas de « danger grave et imminent » pour la côte française. Qu'est-ce qu'un danger grave et imminent ? L'on ne le sait généralement qu'à la fin du film. Et les spectateurs et les critiques ne sont ni les acteurs ni les réalisateurs...

La lutte contre les déballastages et les rejets illicites en mer de substances permet ainsi d'illustrer l'efficacité du tandem justice/préfet maritime mais aussi l'obligation qui pèse sur l'État côtier d'être proactif en cas de dommage pour que l'affaire reste de sa compétence.

## **LA LUTTE CONTRE LE NARCOTRAFIC : UN TANDEM PRÉFET MARITIME/ JUSTICE EFFICACE MAIS ENCORE DE GRANDES ATTENTES...**

Nous traitons rarement en Méditerranée la lutte contre le narco trafic dans le cadre de l'article 17 de la convention de Vienne de 1988. Nous sommes principalement confrontés à des navires *go-fast*, sans pavillon et transitant à grande vitesse en mer d'Alboran. Pour intervenir de façon correcte, ces navires nécessitent une frégate avec un hélicoptère, un navire récupérateur pour le *go-fast*, un avion de surveillance

<sup>5</sup> Cour de cassation, arrêt du 5 mai 2009 dans l'affaire du navire *Fast independance* ; voir aussi cour d'appel de Rennes, 3<sup>ème</sup> chambre, arrêt du 20 janvier 2011, dans l'affaire du navire *Vytautas*.

maritime, des commandos et des tireurs d'élite, ainsi que des agents des douanes. Ces opérations ne s'improvisent donc pas. Elles sont préméditées par le tandem préfet maritime/justice.

Leur résultat est tangible. En narcotrafic, les affaires présentées par la préfecture maritime correspondent à 10 % des dossiers de la JIRS de Marseille et à 88 % des saisies. Les 59 personnes jugées depuis 2006 ont été condamnées à une peine cumulée de 329 ans de prison. Le parquet n'a fait appel d'aucune condamnation. Aucune requête en nullité n'a été formulée. Cela traduit bien la qualité du travail mené conjointement. Néanmoins...

L'affaire emblématique du cargo cambodgien *Winner*, arraisonné en 2002 au large des îles du Cap-Vert vient d'aboutir, presque dix ans après, au retentissant arrêt *Medvedyev*<sup>6</sup> et à la loi piraterie qui traite également de la rétention. Au passage, ce pauvre *Winner*, au nom prédestiné, aura bien involontairement pulvérisé le parquet et donné une onction nouvelle au juge des libertés et de la détention, alors même que l'opération *Winner* avait été montée en étroite liaison avec le parquet de Brest. Plusieurs réunions préparatoires avaient permis de définir les modalités de rétention des narcotrafiquants durant le transit des côtes d'Afrique jusqu'en Bretagne. Le tir au but avait fonctionné comme à la parade. Et le lendemain, France-Soir avait titré : « *Raffarin tire au but !* », avec un superbe point d'exclamation très régalien rappelant ainsi que le préfet maritime relevait directement du Premier ministre... pour ceux qui en doutaient encore.

On nous dit maintenant que le parquet n'est pas « une autorité judiciaire compétente » et qu'il faut désormais traiter avec le juge des libertés. Nous nous apprêtons donc à jouer notre prochaine opération de lutte contre le narcotrafic dans ce nouveau contexte, comme cela vient d'ailleurs d'être le cas aux Antilles très récemment. A ce titre, l'ordre d'opération classique a fait l'objet des modifications adéquates. Le nouveau cadrage médical et l'intervention du juge des libertés sont bien pris en compte. Ils l'ont d'ailleurs été après deux réunions de calage avec les parquets de Toulon et de Marseille. Nous savons nous adapter. Je dirais même plus : nous aimons nous adapter... La difficulté ne réside pas là.

Il faudrait, me semble-t-il, que soit accepté, comme cela est déjà le cas aux Antilles, de dissocier définitivement la récupération du produit, le traitement du flotteur et celui de l'équipage. La non-dissociation paralyse en effet l'action opérationnelle et nous condamne à stopper les opérations après l'interception d'un premier *go-fast* ; une mission programmée pour une durée de quinze jours est généralement terminée en trois. Il faut alors rentrer au port avec le *go-fast*, sa cargaison et son

<sup>6</sup> CEDH, arrêt du 29 mars 2010, *Medvedyev e/a. contre France*

équipage. Est-il bien raisonnable d'encombrer la base navale de Toulon avec des *go-fast* confisqués en mer d'Alboran, et le tribunal de Marseille, déjà très occupé, avec des narcotrafiquants recueillis au large du Maroc et qui sortiront de prison au bout de six ans ?

Je plaide donc pour la dissociation au sein d'une même affaire, du traitement de l'objet de l'infraction (stupéfiants) et du moyen ayant servi à la transporter (navire et équipage). Pour que nos navires soient autorisés à ne pas ramener vers la France les *go-fast* traités à plusieurs jours de mer de nos côtes, pour que nos commandants puissent garder les narcotrafiquants à bord plus longtemps pouvant ainsi poursuivre leur déploiement, maintenant que le juge des libertés veille sur eux durant le transit, et même peut-être pour que nous puissions les remettre aux autorités marocaines ou espagnoles, lorsqu'il s'agit de citoyens marocains ou espagnols... Si le contrôle nouveau du juge des libertés permet cela, alors nous aurons progressé ; le *Winner* méritera pleinement son nom.

En matière de lutte contre le narcotrafic, le tandem justice/préfet maritime est donc performant. Et l'irruption du juge des libertés peut permettre d'améliorer encore cette efficacité.

## **LA LUTTE CONTRE LE TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS EN MER : TOUT RESTE À FAIRE...**

Rappelons d'abord que l'immigration par voie de mer n'est pas le cœur du sujet « immigration ». La problématique est bien essentiellement terrestre. Il n'y a d'ailleurs pas de définition de l'immigration illégale par voie maritime tout comme il n'y a pas de délit d'immigration illicite en mer. Les immigrants illégaux ne le deviennent que lorsqu'ils ont posé le pied à terre et un navire peut prétendre transiter de manière inoffensive y compris dans nos eaux territoriales en transportant à son bord des clandestins dissimulés. S'ils sont visibles, ils sont généralement dans un état qui relève de l'assistance aux personnes, voire du sauvetage lorsque la navigabilité du navire n'est pas avérée. De manière plus perverse, si nous les conduisons à terre, c'est bien l'État côtier qui les introduit sur le territoire national et qui les met en situation d'immigration illicite...

Rappelons aussi qu'en dehors du cas particulier des opérations FRONTEX menées devant d'autres côtes européennes, espagnoles, maltaises et grecques, la lutte contre l'immigration illicite par voie de mer est particulièrement délicate. Que faire en mer, si ce n'est soigner les migrants, les habiller, les nourrir, les médicaliser et les remettre aux autorités terrestres ? Les choses se compliquent alors... Le tribunal administratif annule les arrêtés préfectoraux terrestres de reconduite aux frontières

et condamne par exemple l'État à verser une amende de 1 000 euros au migrant intercepté<sup>7</sup>... La transposition d'une directive européenne, qui devait intervenir avant le 24 décembre 2010<sup>8</sup> et qui ouvrait aux immigrants la faculté de quitter volontairement le pays où ils sont interpellés, n'a pas été faite en droit interne. Il y a un délai de départ volontaire à respecter. Faute de prévoir ce délai, tous les arrêtés préfectoraux sont nuls et nonavenus. Encore récemment, le Conseil d'État dans un avis du 21 mars 2011 a confirmé cette position<sup>9</sup>. Le problème devrait être, certes, réglé de manière législative dans les prochains mois. Mais entre temps, notre action potentielle en mer ne bénéficie pas d'un accompagnement judiciaire adéquat à terre.

Que convient-il de faire pour être efficace en mer ? La première action consiste à renforcer les moyens de lutte dans les eaux territoriales et les zones contiguës des pays d'origine. Ainsi nos voisins espagnols ont obtenu l'embarquement de leurs agents sur des navires d'États africains, au Sénégal et au Cap Vert. Cette coopération nécessite évidemment la signature d'accords bilatéraux.

Au-delà des eaux territoriales et des zones contiguës des pays d'origine, force est de constater que la convention de Palerme n'offre pas beaucoup de possibilités : elle permet simplement de traiter les passeurs et rend possible d'intercepter un navire transportant des clandestins avec l'accord de l'État du pavillon. En ce qui concerne enfin nos eaux territoriales et nos eaux contiguës, l'action de l'État en mer se limite pour l'essentiel à un rôle d'information anticipée et de mobilisation des autorités terrestres chargées de l'accueil des candidats à l'immigration.

Souvenez-vous, il y a un an, le 21 janvier 2010, l'arrivée d'un navire turc de 15 mètres avec 123 kurdes syriens à Paragvano, dans le sud-ouest de la Corse, avait fait la Une des médias. Un an après, les passeurs identifiés et les passagers sont tous en liberté...

Il reste donc beaucoup à faire dans ce domaine pour le tandem justice/préfet maritime.

**EN CONCLUSION :** trois remarques s'imposent.

- Les préfectures maritimes entretiennent avec la magistrature des relations d'une qualité exceptionnelle, notamment à l'occasion du traitement de tous ces événements de mer. Déballastage et déroutement associé, lutte contre le narcotrafic précédé et suivi de briefings et débriefings communs, lutte contre

<sup>7</sup> Tribunal administratif de Nice, jugement du 1<sup>er</sup> avril 2011.

<sup>8</sup> Directive n° 2008/115/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008

<sup>9</sup> Conseil d'État, avis du 21 mars 2011, MM. J. et T.

l'immigration clandestine, mais aussi ordre public lié à la police des pêches ou aux conflits portuaires. Chaque année une journée de synthèse Préfecture maritime/Justice nous permet d'ailleurs d'étudier ensemble les problématiques du moment.

- Le tandem préfet maritime/justice que j'évoquais dans mon introduction comme caractéristique de notre concept français d'action de l'État en mer est un peu seul sur les rives de la Méditerranée. Il faut vraiment que la coopération judiciaire internationale avance, notamment avec nos voisins immédiats, l'Espagne et l'Italie, si l'on veut que l'efficacité globale du système se renforce. Nous en avons vraiment besoin.
- Il faut dire que nous sommes amenés à agir ensemble en mer non seulement dans le cadre d'un droit qui évolue, mais aussi dans des zones où il est parfois flou... Avec un double aiguillon pour faire évoluer ce droit : la nécessité d'améliorer l'efficacité de notre action en mer d'une part, et les directives européennes et les décisions de justice liées à la logique des droits de l'homme d'autre part.

Sous ce double aiguillon, nous jouons généralement notre partition à la Rossini... Rossini refusait de jouer telles quelles les partitions de Richard Wagner. Il trouvait qu'il y avait dans ses œuvres beaucoup trop de bémols. Il avait décidé de transformer tous les bémols en dièse, et donc de jouer la note non pas un demi ton en dessous mais un demi ton au-dessus. J'ai le sentiment aujourd'hui que, très souvent, le droit permet cela aussi, ou plus exactement l'évolution attendue du droit. Car le droit opérationnel, tel que nous le pratiquons, nous situe toujours quelque part entre le droit d'aujourd'hui et celui de demain. Aussi, en AEM, faut-il résolument jouer la partition du droit un demi ton au-dessus de la note, et continuer à faire ensemble comme Rossini...



# LES ASPECTS JUDICIAIRES DE LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ ORGANISÉE EN MER

Monsieur Gérard LOUBENS

Ancien procureur général près la cour d'appel de Fort-de-France  
Représentant de la France à Eurojust

**A**llo, Gérard Loubens ?  
C'est Jean-Claude Marin. Je vous appelle pour vous dire qu'il n'y aura pas sept PG capitaux, mais 8...

Le directeur des affaires criminelles et des grâces vient de m'annoncer que Fort-de-France serait le siège de la juridiction interrégionale spécialisée compétente pour la Guadeloupe, la Martinique et la Guyane.

Nous sommes en janvier 2004.

J'exerce les fonctions de procureur général près la cour d'appel de Fort-de-France depuis 2 ans.

Quelques mois plus tôt, Jean-Claude Marin a effectué un déplacement sur zone pour mieux se rendre compte des problèmes qui dominent dans le ressort : l'immigration clandestine, l'orpaillage clandestin et le narcotrafic.

Nul doute que la décision de créer une huitième juridiction interrégionale spécialisée est consécutive à ce déplacement.

Le 10 mars 2004 était publiée la loi portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité.

Ce texte, qui vise notamment la criminalité transfrontalière, a inscrit dans notre droit les dispositions de la décision du Conseil de l'Union européenne du 28 février 2002, portant création de l'Unité de coopération judiciaire de l'Union européenne, Eurojust. Ce texte allait constituer pour moi le départ d'une nouvelle étape de ma vie professionnelle tournée vers l'international.

Ce fut le cas outre-mer dans ce que j'ai pu faire à Fort-de-France de 2004 à 2007 dans le cadre de la lutte contre le narcotrafic.

Ce fut et c'est encore le cas à Eurojust depuis juillet 2008 à La Haye, en ma qualité de membre national pour la France au sein de l'Unité Eurojust.

C'est sous ces deux casquettes que l'on a bien voulu me demander d'intervenir.

La mer des Caraïbes ou mer des Antilles est située à l'est de l'Amérique centrale et au sud-est du golfe du Mexique. Elle s'étend sur plus de 2 400 kilomètres d'est en ouest (entre Belize et l'arc antillais), et couvre une superficie d'un peu moins de deux millions de kilomètres carrés. Elle est bordée de très nombreux pays, dont certains d'Amérique du sud producteurs ou/et exportateurs de cocaïne, et est très

souvent utilisée comme vecteur de transport de la drogue à destination des États-Unis et du Mexique, mais aussi de l'Europe via l'arc antillais.

En raison de l'étendue de la zone, de la limitation des moyens, notamment maritimes, susceptibles d'être déployés dans la lutte contre le narcotraffic, deux idées ont rapidement germé dans la tête des autorités judiciaires locales :

- Pourquoi ne pas tenter, sinon de les mutualiser, mais en tout cas d'essayer d'utiliser les moyens disponibles au mieux ?
- Pourquoi ne pas tenter de rencontrer nos homologues des pays qui offrent une façade maritime sur la mer des Antilles et de créer entre eux un réseau, le réseau judiciaire caribéen ?

J'ai retenu trois temps forts de mon séjour outre-mer, que je vais évoquer brièvement et dans l'ordre chronologique. Mais je veux d'abord rendre hommage à ceux sans lesquels rien n'aurait été possible, étant précisé que la marine française a évidemment, à chaque fois, joué un rôle capital.

Je veux parler d'abord du CIFAD, le Centre interministériel de formation antidroque qui nous a toujours apporté son appui logistique et financier.

Je veux encore évoquer l'antenne caraïbe de l'OCRITIS, l'Office central pour la répression du trafic illicite de stupéfiants, créée le 04 février 2004 et inaugurée en présence de Nicolas Sarkozy alors ministre de l'Intérieur le 10 mars 2006.

Tous deux nous ont bien évidemment accompagnés dans la réalisation des trois évènements annoncés :

Le déplacement aux États-Unis du 6 au 10 juin 2005, à Miami où nous avons rencontré le vice-amiral Peterman, commandant l'Unité des garde-côtes compétentes pour la mer caraïbes et à Key West, où nous avons été reçus par le contre-amiral Hathaway, directeur du fameux Joint Inter Agency Task Force South, le JIATF compétent sur la zone.

Nous avons également pu rencontrer des magistrats du parquet fédéral de Miami.

Ce fut pour nous, à chaque fois, l'occasion de présenter à nos hôtes en charge des plus importantes unités opérationnelles de la zone, la nouvelle législation française relative aux juridictions internationales spécialisées et la nouvelle procédure mise en place pour lutter contre la criminalité organisée.

Au retour de notre mission aux États-Unis, je rendais compte de mes travaux à la Direction des affaires criminelles et des grâces en ces termes :

*« Il est évident que les Américains sont très favorables à une plus grande coopération ; le contre-amiral commandant la JIATF-South a été très clair sur ce point : il est tout à fait disposé non seulement à remettre aux autorités françaises les bateaux, leurs occupants et leurs cargaisons que leurs navires intercepteraient dans la zone est-caribéenne, mais encore à les aider dans la lutte contre le narcotrafic en les épaulant par la mise à disposition de bâtiments ».*

De fait, la juridiction interrégionale spécialisée de Fort-de-France enregistrera de grands succès auxquels ont pris part la marine, les douanes et l'Office central pour la répression du trafic illicite de stupéfiants.

Je pense à la saisie de 1,695 tonne de cocaïne à bord du voilier *Cantamas* en juillet 2005, soit juste après notre déplacement aux États-Unis ; je pense à celle de 1,8 tonne de cocaïne à bord du cargo *Master Andeavour* en mars 2006; je pense encore à la saisie de 4,3 tonnes de cocaïne à bord du cargo *Cindad de Oviedo* en novembre 2006.

Ces dossiers ont été, depuis, jugés par la cour d'assises spéciale de Martinique, courant 2010, avec des pénalités évidemment en rapport avec l'ampleur des trafics !

Pour améliorer encore l'efficacité de la répression dans la zone, nous avons décidé d'initier une coopération judiciaire plus étroite.

Dans ce but fut organisé à Fort-de-France, grâce aux contacts du Centre interministériel de formation antidrogue et de l'Office central pour la répression du trafic illicite de stupéfiants, le séminaire dit des procureurs caribéens, du 31 janvier au 3 février 2006, auquel ont participé 17 pays.

Était-ce prémonitoire ? Mais des représentants des bureaux hollandais, tchèques et français d'Eurojust ont participé à ce séminaire.

Le parquet général de Fort-de-France s'engageait clairement dans la voie d'une plus grande collaboration et acceptait d'assurer le secrétariat du réseau judiciaire caribéen ; il devait permettre une coopération accrue dans la lutte contre la criminalité organisée, plus particulièrement le trafic de stupéfiants et le blanchiment d'argent en provenant, et une simplification entre les autorités judiciaires.

Le 3 février 2006, le réseau était né ; un document était signé par l'ensemble des représentants des autorités de poursuite des 17 pays présents à Fort de France.

Quelques jours avant mon retour en métropole, le parquet général de Fort-de-France organisait à Cayenne du 5 au 8 décembre 2006 un séminaire sur le thème de l'action de l'État en mer en présence d'un représentant du Secrétariat général de la mer, des préfets de Guyane et de Martinique, représentants du gouvernement pour l'action de l'État en mer, de la marine, du directeur des affaires criminelles et des grâces, Jean-Marie Huet, et des représentants des cinq juridictions interrégionales spécialisées compétentes offrant une façade maritime (Bordeaux, Lille, Rennes, Fort-de-France et Paris, dont la juridiction interrégionale spécialisée est en effet compétente pour l'île de la Réunion).

Ce fut l'occasion d'échanges passionnants et passionnés, à l'heure où commençaient à se poser de difficiles questions juridiques : par exemple, celle du statut des personnes retenues à bord des bâtiments arraisonnés jusqu'à leur arrivée dans un port français.

Depuis, des décisions sont intervenues et la législation a du être modifiée pour une plus grande sécurité juridique.

De retour en métropole en 2007, je me demandais si j'aurais l'occasion de poursuivre cette expérience de l'international.

Le temps de participer au sauvetage de la cour d'appel de Bourges et je me voyais proposer le poste de membre national pour La France à Eurojust, en remplacement de François Falletti, nommé à la tête du parquet général d'Aix-en-Provence, et actuellement procureur général près la cour d'appel de Paris.

Comment, au cours des quelques minutes qui me restent, vous présenter l'Unité de coopération judiciaire de l'Union européenne à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir et vous convaincre, si besoin était, de son caractère indispensable, de sa valeur ajoutée dans la lutte contre la criminalité organisée en général et, plus particulièrement, pour ce qui nous intéresse aujourd'hui, contre la criminalité en mer ?

Eurojust, c'est la concentration en un même lieu, à la Haye, de représentants des 27 pays de l'Union européenne et de trois magistrats de liaison pour la Croatie, les États-Unis et la Norvège.

Pour vous donner une idée de cette proximité je vous dirai que le neuvième étage de l'immeuble d'Eurojust abrite le bureau français qui le partage avec ceux de la Belgique, du Luxembourg, de la République Tchèque et de la Slovaquie.

Même si la langue de travail y est l'anglais, en raison de l'usage de 23 langues, vous devinez que les contacts entre pays sont facilités par cet environnement même si coexistent 29 systèmes juridiques différents.

Les tâches d'Eurojust peuvent se résumer en trois mots : coopération, coordination et soutien.

Il s'agit d'améliorer la coopération judiciaire européenne entre les autorités nationales, de stimuler et d'encourager la coordination des enquêtes et des poursuites, et de soutenir les autorités nationales pour renforcer l'efficacité de leurs enquêtes et de leurs poursuites.

Pour ce faire, la décision du Conseil du 28 février 2002, constituant Eurojust afin de renforcer la lutte contre les formes graves de la criminalité, a été modifiée par la décision du 16 décembre 2008 sur le renforcement d'Eurojust, sous présidence française de l'Union européenne, et publiée au Journal Officiel de l'Union européenne le 04 juin 2009.

Elle devrait être transcrite dans notre droit positif le 4 juin prochain.

La décision renforce les pouvoirs d'Eurojust, qu'il s'agisse de ceux de chacun des membres nationaux ou de ceux du collège, formé par les 27 membres nationaux. La décision prévoit encore l'augmentation des capacités opérationnelles d'Eurojust en instituant notamment un dispositif permanent de coordination permettant de joindre à tout moment le permanent de chacun des 27 pays de l'Union à travers un système sophistiqué de reconnaissance de l'indicatif du pays d'où vient l'appel.

Proximité donc, pour qualifier un formidable outil de coopération que constitue Eurojust, mais aussi je dirais maniabilité... d'aucuns ont pu parler de « couteau suisse » à cet égard ! En raison de l'usage variable qui peut en être fait : qu'il s'agisse de l'aide à l'acheminement d'une commission rogatoire internationale au bon destinataire, ou de l'organisation de réunions de coordination dont le bureau français s'est fait le champion.

Elles consistent à réunir à la Haye autour d'une même table, les représentants des pays concernés par un dossier, avec les magistrats et les enquêteurs qui en ont la charge dans les pays impliqués, sans barrage de la langue, grâce au recours à la traduction simultanée.

Deux exemples pour illustrer mes propos :

Le dossier du *Prestige* : c'est le plus ancien des dossiers ouverts à Eurojust par la France, à la suite de la pollution des côtes portugaises, espagnoles et françaises en 2003. A la suite de plusieurs réunions de coordination, il fut décidé que l'Espagne exercerait les poursuites pour le compte des trois pays souillés, après avis formulé par Eurojust. Les poursuites vont aboutir prochainement.

La Belgique a ouvert envers le Portugal un dossier de blanchiment d'argent en 2008. Un ressortissant belge y investissait de grandes quantités d'argent dont le trafic de produits stupéfiants pouvait être à l'origine.

L'existence de ce trafic se faisait plus précise : il pouvait s'agir du transport de cocaïne par mer entre le Venezuela et l'Europe.

En 2009, la Belgique étendait son dossier à la France, le trafic pouvant s'effectuer à proximité du ressort de la juridiction interrégionale spécialisée compétente de Fort-de-France. Dès lors, plusieurs réunions de coordination étaient organisées au cours desquelles se rencontraient non seulement les représentants du Portugal, de la France et de la Belgique à Eurojust, mais encore les magistrats et les services d'enquêtes en charge du dossier au sein des pays concernés. Une équipe commune d'enquête était créée entre les pays, qui évitait l'échange incessant de commissions rogatoires internationales.

Une stratégie était patiemment mise au point : la France organiserait l'arraisonnement du bateau et l'interpellation du skipper, l'homme de main du criminel recherché par la Belgique. Le skipper serait ensuite remis aux autorités belges sur mandat d'arrêt européen et les faits commis sur le territoire français seraient dénoncés à la Belgique qui concrétiserait ainsi les charges contre sa principale cible.

Grâce à une étroite collaboration, les opérations programmées ont pu être réalisées : l'arraisonnement du voilier a eu lieu en mars 2010 au large de Saint Martin, avec à son bord le citoyen belge escompté et 1,4 tonne de cocaïne ; l'interpellation du malfaiteur le plus recherché en Belgique s'est réalisée le 28 novembre 2010 après son expulsion de Colombie. La coopération se poursuit, dans le cadre des procédures de saisie des nombreux avoirs criminels.

Voilà donc à la réussite de quoi Eurojust peut concourir.

Les quatre magistrats français à Eurojust s'emploient à faire connaître à leurs collègues mais aussi aux douaniers, aux gendarmes et aux policiers ce formidable outil de coopération, à partir duquel au terme de l'article 86 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pourra être institué un parquet européen.

C'est un privilège que d'avoir pu y travailler à la lutte contre la criminalité organisée.

# LES ASPECTS JUDICIAIRES DE LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ ORGANISÉE EN MER

Monsieur Yves CHARPENEL

Avocat général à la Cour de cassation

Dans une société en proie aux effets conjugués de la mondialisation et de la judiciarisation, les aspects judiciaires de la lutte contre la criminalité en mer connaissent une expansion récente mais continue.

Longtemps le juge n'a connu du droit pénal maritime que les infractions au droit de la pêche, où la criminalité restait de faible intensité et réservait son approche de la criminalité grave en haute mer, à l'étude, devenue largement théorique, des traités sur la traite maritime des esclaves et sur la piraterie en haute mer inspirés par les Anglais au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Avec l'adoption des conventions des Nations unies de Montego Bay en 1982 sur la piraterie et de Vienne en 1988 sur les trafics de stupéfiants, le droit judiciaire a fait un retour en force illustré par la floraison désormais ininterrompue de lois pénales de fond et de forme visant à réprimer par le droit des formes de criminalité aussi diverses et inquiétantes que le trafic international de stupéfiants, la traite des êtres humains ou encore la pollution maritime.

Chacun de ces domaines reçoit des réponses normatives affinées au gré de la transposition des conventions mais aussi de faits divers majeurs qui montrent que la mer est bien un terrain privilégié de la criminalité moderne.

Pour relever ces défis, le juge français est naturellement mis au défi de surmonter les habituelles limites de son action contre le crime : le déficit de technicité et le cloisonnement.

Dans ceux deux domaines des progrès significatifs ont cependant déjà été faits :

- la **professionnalisation** est tirée vers le haut par l'existence de juridictions spécialisées, par l'adoption de règles de procédure spécialisées et bien sûr par la multiplication des cas pratiques ;
- le **décloisonnement** par la mise en place d'outils pluridisciplinaires où les cultures des différents services concernés sont appelées à se mutualiser plutôt qu'à se contredire.

Mon propos, après la pertinente intervention de Gérard Loubens, est d'illustrer ces deux grandes tendances à travers un retour d'expérience tirée de mes fonctions de procureur général de Fort-de-France entre 1992 et 1998.

Il s'agit d'une période charnière après l'adoption des conventions de Vienne et de Montego Bay, et avant la mise à jour effective de notre droit interne. Autrement

dit, une période où les principes directeurs internationaux sont connus mais où l'action n'est possible qu'avec un recours obligé à l'interprétation et à l'innovation dans l'action.

Trois cas pratiques que j'ai été amené à rencontrer dans la mise en œuvre de la politique pénale dans ce ressort, où le domaine maritime est essentiel, pourront illustrer comment et pourquoi le recours au judiciaire peut être déterminant dans le recours à la force en mer contre le crime.

Ils illustrent également la complexité de l'entraide répressive, qui tient à la recherche des équilibres entre respect de la souveraineté et souci d'efficacité, et qui est sans doute encore plus marquée dans le monde maritime.

Mais j'ai la conviction très personnelle que les textes, et notamment la loi de 2011, vont permettre d'apporter de meilleures réponses que celles que je vais rappeler.

## L'ILLUSTRATION PAR LE TRANSPORT DE STUPÉFIANTS

La Direction anti-drogue américaine, la DEA, alertée par le JITF de Key West, un samedi matin, prévient le parquet inter-régional français, Fort-de-France, du passage près des eaux territoriales, au large de Saint Martin, d'un navire de plaisance battant pavillon philippin, avec un skipper français, présumé transporter vers l'Espagne une tonne de cocaïne. Ce qui s'avèrera tout à fait exact. Comme nous avons des forces en mer, les Américains nous proposent d'intervenir pour arraisonner ce navire.

La mise en œuvre de l'article 17 de la convention de Vienne montrera ses limites, avec un résultat décevant mais pédagogique.

Une cellule de crise a été constituée, avec le parquet général, le commandement de la marine et les douanes. L'expérience montre que le temps d'intervention utile, compte tenu des moyens d'interception disponibles en mer, du cap et de la vitesse du navire est de six heures à compter de la fin de la réunion. Il fallait donc, en six heures, remonter toute la chaîne de commandement, c'est-à-dire identifier le pays du pavillon et lui demander son autorisation en passant pas tous les canaux existants à l'époque, qui étaient des canaux diplomatiques. Or au bout de six heures, nous n'avions pas identifié l'interlocuteur diplomatique utile et avons donc invité nos amis américains à procéder eux-mêmes à l'arraisonnement du navire, ce qu'ils ont fait.

Nous avons par la suite tiré parti de cet échec.

## L'ILLUSTRATION PAR LA TRAITE DES ÊTRES HUMAINS

A cette époque, l'infraction spécifique de traite n'était pas encore disponible dans le droit pénal français. Des personnes étaient pourtant déjà transportées dans des conditions s'apparentant à l'esclavage moderne mais on ne pouvait appliquer la convention de 1825 puisque les trafiquants avaient l'habitude d'avoir à bord de leur navire des documents laissant entendre que les passagers consentaient à ce transport.

La douane, en mission de surveillance au large des eaux territoriales martiniquaises, repère un navire léger non immatriculé, susceptible de se livrer au trafic de stupéfiants. Après arraisonnement, ce bateau se révèle transporter une cinquantaine de Chinois venus *via* le Brésil et à destination des États-Unis. Nous les interceptons et les reconduisons à Saint Martin.

Le dossier est traité judiciairement avec des problèmes insurmontables de qualifications puisque les lois sur l'immigration ou l'esclavage se révèlent inapplicables. Nous l'avons donc réglé de manière administrative par une reconduite à la frontière qui a mobilisé les compétences multiples du ministère du Budget, du ministère de la Justice et de la gendarmerie, avec des coûts dévastateurs.

Deux mois plus tard, les Américains nous indiquent qu'un nouveau navire se trouve dans les eaux extra territoriales mais à portée des bâtiments de la Marine nationale. Forts de l'expérience précédente, nous arraisonnons le navire, mais cette fois-ci nous le reconduisons vers les gardes-côtes américains qui se chargeront du traitement des personnes qui étaient destinées à rejoindre les États-Unis.

Nous avons fait remonter, les uns et les autres, les difficultés qui s'attachaient au traitement juridique et humain de ce genre de dossier pour indiquer que des instructions juridiques et pratiques devaient être données. Elles sont aujourd'hui possibles, même si nous attendons encore des textes qui nous permettent d'avoir davantage de certitudes sur la manière de traiter ces problèmes juridiques, logistiques et humains, voire humanitaires, dans une zone où transitent sans cesse des navires de ce type.

## L'ILLUSTRATION PAR LES MYSTÈRES DES COMPÉTENCES TERRITORIALES

La douane guyanaise intercepte un navire sans pavillon avec un chargement d'armes de guerre destinées au Surinam dans l'embouchure du Maroni qui est une zone contestée sur le plan des délimitations des frontières. Les personnes interpellées, ainsi que la cargaison, sont revendiquées par les autorités surinamiennes.

Après concertation avec le commandement de la marine, la DACG et le quai d'Orsay, la question de la compétence territoriale, revendiquée par les deux États, est résolue positivement, dans le délai de la garde à vue. Nous constatons qu'en droit international, à défaut de texte particulier, et parfois des textes généraux, le principe de compétence territoriale en matière maritime revient à l'État qui détient le navire. Nous avons saisi en premiers le navire et les armes, nous les avons gardés.

Nous n'avons pas encore réglé le problème de l'embouchure du Maroni, mais nous savons dorénavant comment le traiter.

## CONCLUSION

La mise en place de normes internationales opérationnelles, le développement des réseaux de coopération et l'enrichissement rapide de la jurisprudence de la chambre criminelle, permettent d'envisager une meilleure réponse judiciaire à la criminalité en mer en cohérence, voire en synergie, avec les réponses diplomatiques et militaires.

La loi du 15 juillet 1994, qui vient d'être complètement régénérée par celle du 5 janvier 2011, me paraît une bonne opportunité pour que des cultures et des habitudes de travail communes puissent se développer dans un climat de sécurité juridique qui fera diminuer l'improvisation – quoique, puisque le terrain commande toujours –, mais qui permettra d'éviter des incertitudes, voire des échecs.

Je terminerai simplement en évoquant une de mes références à la Cour de cassation, Lao Tseu, qui a écrit cette phrase qui me paraît adaptée à nos travaux de la journée puisqu'elle nous incite à la fois à l'humilité et à la persévérance : « *celui qui a inventé le bateau a également inventé le naufrage* ».

Je vous remercie.



# L'EXERCICE DE LA POLICE JUDICIAIRE PAR LA GENDARMERIE MARITIME

Colonel Georges STRUB

Commandant de la gendarmerie maritime

**A** l'origine force de police militaire, la gendarmerie maritime exerce depuis plusieurs siècles ses activités dans deux champs de compétence, la marine et les bases militaires ainsi qu'en mer et sur la frange littorale pour les activités en lien avec la mer. Elle est la seule gendarmerie spécialisée du ministère de la Défense à exercer au quotidien des compétences en dehors des emprises du ministère.

La police judiciaire fait partie de ses missions depuis que ce vocable existe. Elle est confrontée à des enquêtes diverses et très spécialisées, parfois complexes et avec un très fort retentissement, qu'il s'agisse d'accidents ou de pollutions (*Torrey Canyon*, *Bugaled Breizh*, *Erika*, *Prestige*), d'enquêtes financières (DCN Toulon, frégates de Taïwan) ou, plus récemment, des trois affaires de piraterie (*Ponant*, *Carre d'As* et *Tanit*).

## LES ORIGINES DE LA POLICE JUDICIAIRE EN GENDARMERIE MARITIME

Mentionnée pour la première fois en 1340, à l'occasion de la relation de la bataille de l'Écluse, les prévôts et archers de la mer ont été institués au Moyen Âge à l'instar des prévôts et sergents d'armes à terre, pour assurer la discipline au sein des armées navales et pourchasser les déserteurs. Les déserteurs se livrant souvent au brigandage, il était difficile de distinguer un brigand d'un déserteur se livrant à des activités répréhensibles, aussi les prévôts et archers se virent-ils attribuer une compétence générale confirmée ultérieurement par un édit de 1648 :

*« Ils feront leurs chevauchées par les côtes et les grèves et ports de nos mers, nettoieront icelles de voleurs et de pirates, poursuivront les déserteurs des armées navales, leur feront procès avec pouvoir de main forte pour l'exécution des arrêts et commissions amenées du fait de la Marine. »*

Les prévôts et archers de la mer sont rebaptisés gendarmerie des ports et arsenaux en 1791 avant de prendre le nom de gendarmerie maritime sous le Premier Empire.

La gendarmerie maritime a été alternativement et à plusieurs occasions un corps de la marine ou de la gendarmerie nationale. Le dernier basculement date de 1970. La situation est aujourd'hui stabilisée : la gendarmerie maritime est une formation spécialisée de la gendarmerie nationale mise pour emploi auprès du chef d'état-major de la marine. La gendarmerie maritime est considérée comme une branche de la gendarmerie départementale.

Situation originale qui peut paraître surprenante mais si l'on compare avec la gendarmerie départementale, la gendarmerie maritime est dans la même situation. Dans les départements, le préfet détenteur du pouvoir réglementaire a aussi la main sur les services de police et de gendarmerie qui en assurent l'exécution ; la gendarmerie maritime exerce ses missions notamment sur des espaces où le pouvoir réglementaire est détenu par un officier général de la marine qui exerce aussi un commandement militaire et est son autorité d'emploi.

La gendarmerie maritime a suivi les évolutions de la Marine nationale qui s'est engagée depuis plusieurs décennies dans les missions de service public en mer. Cette évolution majeure a conduit, dans les années 70, la Marine nationale à doter la gendarmerie maritime d'unités navigantes. C'est ainsi que nous armons aujourd'hui cinq patrouilleurs et 24 vedettes en métropole comme en outre-mer. Ce dispositif est complété par dix brigades de surveillance du littoral.

Bien évidemment la gendarmerie maritime n'est pas la seule force de police compétente en mer. En effet, les textes attribuent une compétence générale aux OPJ et APJ. La gendarmerie départementale et la police nationale sont de fait compétentes. En revanche la gendarmerie maritime est la seule déployée sur la mer et le littoral, confrontée au quotidien et en permanence aux problématiques maritimes et portuaires. A la fois marin et gendarme, le gendarme maritime a acquis une expérience et une connaissance du monde maritime et des gens de mer indéniable. En outre, l'implantation et l'articulation de nos unités respectent une logique de façade maritime seule valide pour appréhender les phénomènes liés à la mer, qu'il s'agisse de problèmes d'ordre public ou d'activités criminelles.

## **LES UNITÉS DE POLICE JUDICIAIRE EN GENDARMERIE MARITIME ET LA FORMATION**

Comme dans la gendarmerie départementale, la police judiciaire s'exerce au niveau des 76 unités (brigades, pelotons, postes...). Sur un effectif de 1 100 militaires nous comptons 470 OPJ.

Pour les enquêtes qui dépassent les possibilités des unités de base nous avons, jusqu'en 2009, cinq BR dont une à compétence nationale à Brest. Cette situation était un handicap, d'abord parce que brigade de recherche évoque une unité de PJ de niveau intermédiaire dont la saisine peut sembler inadaptée ou insuffisante s'agissant d'affaires complexes à fort retentissement.

C'est pourquoi le 1<sup>er</sup> janvier 2010 a été créée la section de recherches de la gendarmerie maritime. Cette unité, dont le chef se tient à Houilles à l'état-major de COMGENDMAR, agrège trois détachements : les anciennes brigades de recherches de Brest, Cherbourg et Toulon. Subsistent aux côtés de la SR trois brigades de recherches au Havre, à Lorient et Marseille.

La section de recherches de la gendarmerie maritime bénéficie, comme quelques autres services de police judiciaire, d'une compétence nationale. Son action s'étendant à l'ensemble des bases ou bâtiments de la marine et aux navires battant pavillon français, sa zone d'action compétence est, de fait, planétaire. La SR est forte de 46 militaires tous OPJ. Elle a en son sein l'ensemble de la palette des spécialités de la gendarmerie nationale en matière d'enquête et d'investigations criminelles.

L'année passée a été mise à profit pour former des spécialistes dans des technicités qui n'étaient pas ouvertes aux enquêteurs de BR. La particularité du rattachement de la gendarmerie maritime vaut à ses personnels de se former en fonction de leur spécialité dans les écoles de la marine, dans les écoles de la gendarmerie et lorsque nous ne trouvons pas la formation qui nous est nécessaire, elle est organisée au CNIGM à Toulon.

Pour ce qui concerne la SR les formations sont assurées par :

- le CNFPJ de Fontainebleau : stage enquêteur, DE, TIC, enquêteur patrimonial, portrait-robot, audition de mineur victime, filature-observation, source humaine du renseignement, narco-trafic ;
- les universités de Troyes et Strasbourg : DEFI, N-TECH, ANACRIM ;
- les offices centraux pour les formations des enquêteurs atteintes à l'environnement et à la santé publique et faux-monnayage ;
- le CNING d'Antibes : les TIS ;
- le CNIGM de Toulon, c'est ainsi qu'on été mis sur pied des modules transport maritime, police des pêches, police en mer et police judiciaire en mer.

En ce moment, nous préparons en liaison avec la SR de la gendarmerie de l'air la mise sur pied d'une capacité d'investigation en milieu contaminé.

Par ailleurs, chaque détachement prépare un groupe plus particulièrement formé dans le domaine de l'atteinte aux personnes, de l'atteinte aux biens, de la piraterie, de la lutte anti-terrorisme maritime, des abordages, accidents ou événements de mer des bâtiments ou aéronefs. Le commandant d'unité dispose ainsi de groupes

de militaires très spécialisés dans des domaines extrêmement techniques, ayant déjà permis à plusieurs reprises de projeter, au gré de circonstances souvent dramatiques, les enquêteurs *ad hoc*.

La création de la section de recherches, a aussi permis de mettre sur pied une véritable chaîne fonctionnelle police judiciaire au sein de la gendarmerie maritime. Le commandant de la section de recherches tient également auprès du commandant de la gendarmerie maritime les fonctions d'officier adjoint chargé de la police judiciaire.

## LA DIVERSITÉ DES CONTENTIEUX

La seule section de recherches de la gendarmerie maritime a ainsi été saisie depuis sa création de plus de 100 dossiers par tout type de juridictions en flagrance, préliminaire ou sur commission rogatoire ou commissions rogatoires internationales.

Les affaires judiciaires traitées concernent d'abord le judiciaire en lien avec la marine, c'est la vocation historique de la gendarmerie maritime. Les enquêtes sur les accidents d'aéronefs en liaison avec la SR de la gendarmerie de l'air, ou les accidents à bord des bâtiments ou sur les bases de la marine. Ainsi que les infractions à la loi pénale commise dont le code de justice militaire. C'est une part heureusement très limitée de nos enquêtes.

Le reste des affaires concerne la mer et les activités à terre en lien avec la mer. En premier lieu, les abordages et les naufrages (cette semaine à Jersey). Les pollutions avec des dossiers parfois très lourds comme l'*Erika* et le *Prestige*. Avec des cas concrets parfois complexes et inédits comme l'échouage du *Sichem Osprey* à Clipperton qui nous a posé des difficultés en termes de parquet compétent et de projection d'enquêteurs sur place.

En droit pénal des affaires : des dossiers d'escroquerie et de non respect des règles des marchés publics. Des activités commerciales et paracommerciales. Droit du travail et droit du travail maritime, notamment avec les armements de thoniers senneurs avec le GIR de Montpellier et bientôt la SR de Montpellier.

Des affaires de trafics de stupéfiants par voie de mer : la première à la JIRS de Marseille concernant un trafic entre le Maroc et les Pays-Bas, et une autre avec le groupement du Finistère et bientôt la SR de Rennes.

Si la majorité des dossiers sont traités par la SR seule, une bonne part l'est en co-saisine avec des offices centraux, sections de recherches des gendarmeries spécialisées ou de la gendarmerie départementale voire des groupements de gendarmerie départementale au sein de groupes ou cellules d'enquêtes. Avec l'OCLAESP amiante et trafic de déchets toxique vers l'Afrique. Avec l'OCRIEST le débarquement de Kurdes en Corse l'hiver dernier (co-saisine SR Ajaccio) JIRS Marseille. Avec l'OCLTI : SPMC (co-saisine SR Lille) - SECURITE PACA IDF (co-saisine SR Marseille) dont elle représente d'ores et déjà 10 % du portefeuille des affaires. Avec l'OCBC : pillage d'épaves (*Leopoldville* et *USS Alabama*). En co-saisine avec la SR GTA relevage de l'épave AF-447.

A l'instar des sections de recherches de la gendarmerie départementale, elle se consacre en priorité aux dossiers relevant de la criminalité et de la délinquance organisée, recherchant les incriminations PERBEN II type BO, blanchiment, NRJ dans lesquelles elle est capable de mettre en œuvre tous les procédés particuliers autorisés par cette loi.

Le champ de compétence de la gendarmerie maritime est empreint d'un fort caractère inter-ministériel, s'étendant aussi, dans le cadre de l'AEM, aux infractions aux lois, codes et règlements en vigueur dans le monde maritime.

Chargée, tant au sein de la Marine nationale que du monde maritime en général, des infractions à la loi pénale, les missions principales de la gendarmerie maritime restent prioritairement les enquêtes liées aux opérations de contre-terrorisme maritime et la lutte contre la criminalité organisée, sous toute ses formes, dans les ports et arsenaux, dans les eaux territoriales comme en haute mer.

Efficacement soutenue par la Marine nationale, la gendarmerie maritime est capable de projeter en permanence, sans délai, des enquêteurs, où que ce soit dans le monde, pour des affaires dont elle est saisie.

La gendarmerie maritime, sous l'égide de la Direction des affaires criminelles et des grâces du ministère de la Justice, du ministère des Affaires étrangères ou du Secrétariat général à la mer, est fréquemment sollicitée par les forces chargées d'une mission de police étrangère et participe à plusieurs groupes de travail, inter-ministériels ou au sein des structures internationales de coopération policière ou

judiciaire, contribuant ainsi directement à forger la doctrine en matière d'emploi et de procédures.

Les saisines et la collaboration de SR attestent qu'elle a progressivement pris sa place parmi les services spécialisés en police judiciaire, cette situation permet une meilleure prise en compte du fait maritime dans l'exercice de cette activité. La désignation de son chef comme coordonnateur de la PJ au sein de la gendarmerie maritime donne une meilleure cohérence. La gendarmerie maritime est un outil grâce auquel les autorités judiciaires peuvent exercer la plénitude de leurs compétences pour les infractions commises des eaux intérieures à la haute-mer, comme pour celles commises à terre, en particulier liées à l'activité maritime et à ses populations.





---

LES MOYENS D'ACTION  
JURIDIQUE ET LE RÔLE DE  
L'AUTORITÉ JUDICIAIRE :  
REGARDS CROISÉS

---

# ASPECTS GÉNÉRAUX LIÉS AU DROIT INTERNATIONAL

Madame Edwige BELLARD

Directrice des affaires juridiques du ministère  
des Affaires étrangères

**L**e droit de l'action de l'État en mer est essentiellement codifié aujourd'hui dans la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), signée en 1982 et ratifiée par la France en 1996 ainsi que dans plusieurs conventions touchant chacune des domaines spécifiques de cette action.

Pour la plupart pourtant, ces textes ne donnent pas un rôle spécifique au juge national. Elles le citent même rarement. Ces conventions s'adressent aux États qui, une fois qu'ils les ont ratifiées, ont la responsabilité de les mettre en œuvre, de les faire fonctionner, de les appliquer. C'est alors le plus souvent dans l'organisation interne de l'État que le juge national est amené à intervenir pour sanctionner leur non respect par les personnes physiques et morales. Il y a cependant quelques exemples, où le rôle du juge national est mis en avant dès le texte international.

Il est en outre intéressant de se pencher sur des exemples de l'intervention du juge national dans plusieurs domaines de l'action de l'État en mer telle que codifiée en droit de la mer.

Deux grands domaines d'action paraissent devoir être distingués : la protection de l'environnement et la répression du crime en mer.

## **LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

Nombre d'instruments internationaux (CNUDM, conventions de l'OMI) confèrent aux États des compétences juridictionnelles pour les actes constituant des infractions à l'obligation générale de protéger l'environnement marin énoncée à l'article 192 CNUDM : « *Les États ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin.* »

Comme indiqué par le texte de l'article lui-même cette obligation s'impose aux États. Mais ils ont l'obligation de la faire respecter par leurs ressortissants et par des ressortissants d'autres États dès lors que l'État, en tant qu'État côtier a juridiction pour le faire (exemple : actes de pollution en ZEE). La sanction doit être prévue dans les textes nationaux et appliquée par le juge.

### **Les prérogatives de l'État côtier**

Avec l'élargissement des espaces maritimes sous juridiction nationale et la création de ZEE, de vastes portions de mer sont placées sous le contrôle de l'État côtier. Lorsque des pollutions ont lieu dans les zones placées sous sa juridiction, l'État

côtier exerce de véritables pouvoirs. L'article 220 de la CNUDM, fort long<sup>1</sup> et détaillé lui permet en particulier « *d'intenter une action pour toute infraction aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la convention ou aux règles et normes internationales applicables* ».

Cet article détaille sous ce principe les divers cas de figure pouvant se produire, du plus léger au plus lourd, à savoir : l'immobilisation du navire, la fixation d'une caution ou l'exigence d'une garantie financière. On voit bien au travers du déroulé de l'article que le droit international n'a pas entendu limiter les pouvoirs de l'État côtier au seul contrôle et au seul constat avec passage du dossier à l'État du pavillon. Le juge national de l'État côtier peut aussi agir quand l'acte de pollution du navire incriminé est « *manifeste* » et qu'il constitue une infraction au regard du droit de l'État côtier.

<sup>1</sup> Article 220. Pouvoirs de l'État côtier :

1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'État du port peut, sous réserve de la section 7, intenter une action pour toute infraction aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la convention ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, si l'infraction a été commise dans sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive.
2. Lorsqu'un État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa mer territoriale a enfreint, lors de son passage, des lois et règlements qu'il a adoptés en conformité de la convention ou des règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, il peut procéder, sans préjudice de l'application des dispositions pertinentes de la section 3 de la partie II, à l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action et notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne, sous réserve de la section 7.
3. Lorsqu'un État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ou aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à ces règles et normes internationales et leur donnant effet, cet État peut demander au navire de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise.
4. Les États adoptent les lois et règlements et prennent les mesures nécessaires pour que les navires battant leur pavillon fassent droit aux demandes de renseignements visées au paragraphe 3.
5. Lorsqu'un État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 entraînant des rejets importants dans le milieu marin qui ont causé ou risquent d'y causer une pollution notable, il peut procéder à l'inspection matérielle du navire pour déterminer s'il y a eu infraction, si le navire a refusé de donner des renseignements ou si les renseignements fournis sont en contradiction flagrante avec les faits, et si les circonstances de l'affaire justifient cette inspection.
6. Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale d'un État a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'État côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, cet État peut, sous réserve de la section 7, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.
7. Nonobstant le paragraphe 6, dans tous les cas où des procédures appropriées ont été soit établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente, soit convenues de toute autre manière pour garantir le respect des obligations concernant le versement d'une caution ou le dépôt d'une autre garantie financière appropriée, l'État côtier, s'il est lié par ces procédures, autorise le navire à poursuivre sa route.
8. Les paragraphes 3, 4, 5, 6 et 7 s'appliquent également aux lois et règlements nationaux adoptés en vertu de l'article 211, paragraphe 6

Dans certaines circonstances particulières, l'État côtier peut également être fondé à intervenir en haute mer pour faire face à un danger de pollution. La convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures permet à un État partie d'intervenir directement en haute mer afin de prévenir, atténuer ou éliminer un danger grave ou imminent menaçant ses côtes ou ses intérêts connexes, en raison d'une pollution ou d'un risque de pollution par des hydrocarbures, quel que soit le pavillon du navire en détresse. Ces mesures comprennent le remorquage du navire, le colmatage des brèches et la destruction de l'épave. Avant d'intervenir, l'État doit consulter les autres États concernés par la pollution, notamment l'État du pavillon. Il doit également notifier les mesures envisagées aux personnes physiques et morales concernées. Ces obligations ne s'imposent pas en cas d'urgence et les mesures prises doivent rester proportionnées aux dommages effectifs ou redoutés. Cette convention, adoptée à la suite de l'accident du pétrolier libérien *Torrey Canyon*, n'est applicable que dans les situations de pollution accidentelle. Initialement, elle visait uniquement les accidents impliquant des pollutions par hydrocarbures. Un protocole adopté le 2 novembre 1973 a, par la suite, étendu son champ d'application aux autres substances toxiques. Il peut y avoir dans le contrôle *a posteriori* de la bonne application de telles dispositions un rôle pour le juge national.

Pour revenir au dispositif de la CNUDM, l'État côtier devient État du port lorsque le navire se trouve **volontairement** dans un port ou un terminal portuaire. La CNUDM fait référence à cette qualité pour compléter les possibilités ouvertes à l'État côtier.

### **Les prérogatives de l'État du port**

Les États peuvent également exercer des pouvoirs sur des navires ne battant pas leur pavillon dès que ces derniers se trouvent dans leurs ports (même en l'absence de dommage affectant les eaux sous leur compétence). Ces pouvoirs peuvent s'exercer à des fins de prévention et/ou de répression.

#### *Prérogatives de l'État du port en matière de prévention*

C'est à des fins de prévention que l'article 219 de la CNUDM permet à l'État du port de procéder à des contrôles de l'état des navires et de leur conformité avec les normes en vigueur. Lorsqu'il est établi qu'un navire risque de causer des dommages au milieu marin, l'État du port peut prendre des mesures administratives pour

l'empêcher d'appareiller et peut imposer au navire de se rendre dans un chantier de réparation. Si ces mesures n'étaient pas respectées, il reviendrait au juge d'en tirer les conséquences judiciaires qui s'imposent.

Le système du contrôle par l'État du port a été formalisé par des accords internationaux spécifiques tels que le Mémoire de Paris de 1982 (pour ce qui concerne les États européens). Ces accords favorisent une approche uniforme des contrôles effectués dans les ports sur la conformité des navires aux normes en vigueur en matière de sécurité et de prévention des pollutions.

Au niveau communautaire, il y a un texte de référence en ce domaine, qui est la directive 2009/16/CE du 23 avril 2009.

### *Prérogatives de l'État du port en matière de poursuite et de répression des infractions*

L'article 218§1 de la CNUDM<sup>2</sup> donne des compétences judiciaires à l'État du port pour enquêter et sanctionner des infractions aux règles interdisant les rejets de déchets et de substances nocives en mer même si l'infraction s'est produite au-delà d'une zone sous sa juridiction.

Les compétences de l'État du port dans ce domaine doivent s'articuler avec celles de l'État côtier (puisque l'État dans le port duquel se trouve le navire n'est pas forcément celui qui a été victime des dommages générés par les agissements du navire). La compétence de l'État du port peut laisser place à celle de l'État côtier si ce dernier demande à ce que le dossier de l'enquête lui soit remis. Dans ce cas, l'action des autorités de l'État du port est suspendue (article 218.4).

L'idée du contrôle par l'État du port, initialement mise en œuvre dans le domaine de la lutte contre les pollutions, a été étendue à la lutte contre la pêche illicite. Les organisations régionales de gestion de pêche (ORGP) mettent généralement en œuvre des systèmes de contrôles donnant à l'État du port des compétences en matière de contrôle des pêches sur les navires ne battant pas leur pavillon. Par ailleurs, ce rôle attribué à l'État du port (et à ses juges) a reçu deux traductions

<sup>2</sup> Article 218. Pouvoirs de l'État du port :

1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'État du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, tenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

juridiques importantes au niveau international global avec l'Accord aux fins d'application des dispositions de la convention des Nations unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs du 4 décembre 1995 ainsi qu'avec l'accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, adopté le 22 novembre 2009 dans le cadre de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture.

En matière de pêche illicite, comme pour tout ce qui touche l'application de conventions, le juge national reste sous le contrôle du juge international. On doit ainsi se souvenir que le Tribunal international du droit de la mer qui siège à Hambourg a condamné la France à deux reprises en février et décembre 2000 dans les affaires du *Camouco* (Panama) et du *Monte Confurco* (Seychelles). Le juge international saisi par les États du pavillon dans ces affaires de prompt main levée (article 292 CNUDM) a estimé que le montant des cautions fixées par le juge français n'était pas « raisonnable » et a ordonné la libération des navires après le versement de cautions qu'il a lui-même recalculées. Dans une affaire *Grand Prince* d'avril 2001, la France a évité la même condamnation parce que le juge a estimé insuffisant le lien entre le navire et l'État du pavillon qui avait introduit l'instance (Belize).

Ces exemples tirés de la jurisprudence du TIDM conduisent à s'interroger sur les limites du rôle de l'autorité judiciaire.

### **Les limites du rôle de l'autorité judiciaire**

Cet aspect peut être ici abordé à la lumière d'affaires ayant émaillé récemment la jurisprudence française en matière de sanctions prononcées à l'encontre de navires étrangers s'étant rendus coupables de pollutions.

En matière judiciaire, les prérogatives des uns et des autres (État du pavillon, État côtier et/ou du port) ne sont pas à proprement dit concurrentes mais plutôt articulées entre elles. C'est l'article 228 de la CNUDM<sup>3</sup> qui décrit cette articulation

<sup>3</sup> Article 228. Suspension des poursuites et restrictions à l'institution de poursuites :

1. Lorsque des poursuites ont été engagées par un État en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors que l'État du

en posant la règle selon laquelle, lorsque des poursuites ont été engagées par un État en vue de réprimer une infraction en matière de pollution intervenant au-delà des eaux territoriales, ces poursuites doivent être suspendues dès que l'État du pavillon a lui-même engagé des poursuites pour la même infraction. L'article 228.1 pose cependant une exception à cette règle si l'infraction porte sur « un cas de dommage grave » causé à l'État côtier ou si l'État du pavillon a manqué, à plusieurs reprises, à son obligation d'assurer l'application des normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires.

L'actualité récente a mis en évidence les limites mises par l'article 228 au rôle conféré aux autorités judiciaires de l'État côtier ou de l'État du port et les difficultés auxquelles peut donner lieu son application. Le 20 janvier 2011, la cour d'appel de Rennes a abandonné les poursuites lancées à l'encontre d'un navire lituanien (le *Vytautas*) soupçonné de rejets d'hydrocarbures au large de la Bretagne en 2007 au motif que le cas de ce navire avait déjà été jugé en Lituanie. Or les tribunaux lituaniens n'ont infligé à l'armateur qu'une amende de 22 634 euros alors que le tribunal correctionnel de Brest l'avait, pour sa part, condamné à 700 000 euros d'amende. Cette affaire a eu un certain retentissement, diverses ONG françaises de protection de l'environnement ayant interpellé à ce sujet le ministre de l'Écologie.

Force est de constater, cependant, qu'en décidant d'abandonner des poursuites, la cour d'appel de Rennes a fait une application fondée de la CNUDM. Il revient maintenant aux autorités françaises de se montrer vigilantes dans la comptabilité qu'elles doivent tenir des cas dans lesquels un État du pavillon a manifestement prononcé des peines ne permettant pas de dire que cet État a rempli ses obligations au regard « des règles et normes internationales en vigueur ». Une procédure a été mise en place entre les deux ministères concernés et le SG/Mer<sup>4</sup>.

pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction, dans les six mois suivant l'introduction de la première action, à moins que celle-ci ne porte sur un cas de dommage grave causé à l'État côtier ou que l'État du pavillon en question ait à plusieurs reprises manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires. L'État du pavillon qui a demandé la suspension des poursuites conformément au présent article remet en temps voulu au premier État un dossier complet de l'affaire et les minutes du procès. Lorsque les tribunaux de l'État du pavillon ont rendu leur jugement, il est mis fin aux poursuites. Après règlement des frais de procédure, toute caution ou autre garantie financière déposée à l'occasion de ces poursuites est restituée par l'État côtier.

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

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

<sup>4</sup> La DACG saisit le MAEE (DJ/Mer) qui fonde son opinion sur les cas relevés pour le même État de pavillon. La décision finale est prise en interministérielle avec le SG/Mer.

Cette affaire n'est pas isolée puisque ces cinq dernières années, d'autres procédures engagées par les autorités françaises à l'encontre d'armateurs étrangers pour des cas de pollution se sont soldées par la relaxe des auteurs au motif qu'ils avaient déjà été condamnés dans leur pays. La Cour de cassation a rendu le 5 mai 2009 deux décisions mettant fin aux procédures respectivement lancées à l'encontre d'un chimiquier norvégien – le *Trans Arctic* – et d'un navire battant pavillon maltais – le *Fast Independence*.

Il faut remarquer que, dans les deux affaires précitées, la Cour de cassation n'a pas écarté, par principe, la possibilité de faire application de l'exception prévue à l'article 228.1 mais qu'elle a considéré que les juridictions françaises ne pouvaient se prononcer sur les sanctions infligées par les tribunaux de l'État du pavillon. La Cour de cassation estime qu'il ne lui revient pas de juger de la manière dont des juridictions étrangères sanctionnent leurs ressortissants et qu'une telle décision ne peut être que du ressort du ministère des Affaires étrangères d'où le dispositif mis en place depuis.

## LA RÉPRESSION DU CRIME EN MER

L'autre grand domaine d'intervention du juge national « en mer » est celui de la répression du crime en mer. Le juge national peut ici faire application de conventions internationales relatives à la lutte contre le trafic de migrants, la piraterie, le terrorisme et le trafic de stupéfiants en mer.

### Le trafic de migrants

Adopté en 2000 et entré en vigueur (en général et pour la France) en 2004, le **protocole de Palerme**<sup>5</sup> a pour objet de lutter contre le trafic illicite de migrants. Les migrants victimes de ces trafics doivent le plus souvent être secourus en mer car ils peuvent être qualifiés de personnes en détresse au sens de la convention SAR, signée à Hambourg en 1979 et entré en vigueur en 1985. Mais n'ayant pas pénétré sur le territoire français, les personnes secourues ne peuvent être qualifiées juridiquement d'immigrants clandestins. En conséquence, seuls les « passeurs » sont en l'espèce auteurs d'infraction.

Complétant la convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée, le protocole de Palerme oblige les États parties à ériger en infraction pénale les actes constitutifs de trafic illicite de migrants. Cette obligation est la

<sup>5</sup> Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer.

condition indispensable à l'amélioration de la coopération judiciaire pénale entre les États parties. La règle de l'accord préalable de l'État de pavillon pour arraisonner et visiter le navire est maintenue. Si le protocole ne mentionne pas le rôle du juge national, celui-ci intervient dans son application lorsqu'il veille au respect des dispositions du droit national sur la sanction de l'aide à l'entrée et aux séjours irréguliers (code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile<sup>6</sup>).

## **La piraterie**

L'article 105 de la CNUDM prévoit une compétence universelle pour saisir « *un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates* ». Cet article ajoute que les tribunaux de cet État, l'État capteur, sont compétents pour juger les auteurs de l'acte de piraterie. Il y a ainsi en matière de piraterie une référence directe faite par la CNUDM à la compétence judiciaire du juge de l'État capteur. On peut du reste noter que parmi les juges compétents, c'est la seule compétence judiciaire qui est expressément mentionnée en matière de piraterie par la CNUDM. On sait en outre que depuis l'explosion du phénomène de piraterie au large de la Somalie et bien au-delà, la communauté internationale s'emploie à trouver encore d'autres juges compétents. Enfin, en vertu de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011, il est clair que les tribunaux français sont maintenant compétents pour juger toute personne suspectée de piraterie capturée par les forces navales françaises. L'exercice de cette compétence n'est toutefois pas obligatoire.

En tout état de cause, avec la nouvelle loi, tant que les personnes suspectées de crime en mer (pas uniquement de piraterie) sont à bord d'un navire d'État français, le juge des libertés et de la détention peut être conduit à intervenir afin de prolonger ou modifier les mesures de restriction ou de privation de liberté dont font l'objet les individus capturés. Je reviendrai plus bas sur cette possibilité.

## **Le terrorisme**

La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988 (dite convention SUA) et le protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental prévoient des infractions pénales qui incriminent tous les actes de violence volontaires commis contre ou depuis un navire, contre ou

<sup>6</sup> Article L622-1 et suivants.

depuis une plateforme, et contre des personnes ou des biens situés sur un navire ou une plateforme. La tentative de commettre de telles infractions et la complicité sont également visées. Ces infractions doivent être réprimées par les juridictions nationales. Ces deux textes ont été ratifiés par la France en 1990 et des dispositions ont été ajoutées dans le code pénal<sup>7</sup> et le code de procédure pénale<sup>8</sup> pour réprimer les infractions qu'ils prévoient. On notera que l'État sous la juridiction duquel se trouve une personne suspectée d'avoir commis une infraction prévue par la convention SUA devra soit juger cette personne (même si l'infraction n'a pas été commise sur son territoire et si l'individu est étranger), soit l'extrader vers l'État victime de l'acte ou qui le réclame au titre des victimes.

La convention SUA 1988 et son protocole ont été durcis par deux protocoles adoptés en 2005 pour introduire, respectivement dans la convention et dans le protocole, des incriminations qui visent spécifiquement le terrorisme et la prolifération nucléaire, chimique et bactériologique en mer. La France est sur le point d'engager la procédure de ratification. Ces textes imposent de prévoir dans le droit interne des peines spécifiquement adaptées à la nature grave des infractions visées, et créent de nouveaux cas d'extradition ou de transfèrement de personnes détenues qui devront également être intégrés dans le droit interne.

### **Le trafic de stupéfiants en mer**

La France tire profit de la **convention de Vienne de 1988** contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes. Son article 17 constitue la pierre angulaire de la coopération entre les États, déjà mentionnée à l'article 108 de la CNUDM. Si l'accord de l'État de pavillon pour arraisonner un navire suspecté de se livrer à un tel trafic est nécessaire et demandé par la voie diplomatique, l'autorité judiciaire française peut intervenir en aval de l'opération d'arraisonnement si l'État de pavillon renonce à sa compétence juridictionnelle.

L'**accord dit de « San Jose »**, adopté en 2003 et entré en vigueur en 2008, constitue l'instrument international le plus abouti de coopération multilatérale. La France est partie à cet accord qui concerne la zone des Caraïbes. Selon cet accord et le choix fait par la France parmi les options offertes par son article 12.1, un État partie à l'accord doit toujours demander l'accord de la France pour arraisonner un navire se trouvant dans les eaux territoriales françaises. En revanche, un silence de quatre heures des autorités françaises vaut autorisation pour arraisonner un navire français

<sup>7</sup> Articles 224-6 à 224-8-1

<sup>8</sup> Article 689-5

se trouvant en haute mer. Dans le cas spécifique de la France, toute action contre un navire en mer territoriale accomplie par un navire étranger en ayant obtenu l'autorisation, ne pourrait cependant se faire que sous le contrôle direct de l'autorité française qui imposera ses règles et instructions.

Cette convention n'oublie pas non plus le rôle de l'autorité judiciaire, les États parties ayant l'obligation d'établir leur compétence juridictionnelle à l'égard notamment des infractions commises dans leur mer territoriale. Sauf renonciation, c'est l'État de pavillon qui est compétent si le navire a été arraisonné en haute mer.

A noter que, dans son arrêt *Medvedyev*, la Grande chambre de la Cour européenne des droits de l'homme appelle, de manière qui a pu surprendre, les États à adapter cette règle cardinale du droit international de la mer de la compétence de l'État du pavillon en haute mer à l'enjeu de la lutte contre les stupéfiants. D'après la Cour, « *Au regard tant de la gravité que de l'ampleur du problème posé par le trafic de stupéfiants, une évolution du droit international public qui consacrerait le principe selon lequel tous les États auraient compétence par exception à la règle de l'État du pavillon constituerait une avancée significative dans la lutte contre cette activité illicite. Cela permettrait d'aligner le droit international relatif au trafic de stupéfiants sur ce qui existe déjà depuis longtemps en matière de piraterie* » (paragraphe 101).

Par ailleurs, c'est notamment à la suite de cette même affaire *Medvedyev* que la loi adoptée en janvier dernier modifie la loi de 1994 sur l'action de l'État en mer pour encadrer la phase pendant laquelle la personne retenue à bord d'un navire fait l'objet de mesures restrictives ou privatives de liberté. Ainsi, avant l'expiration d'un délai de 48 heures à compter de la mise en œuvre de ces mesures, le **juge des libertés et de la détention**, saisi par le procureur de la République, statue sur la prolongation éventuelle de ces mesures pour une durée maximale de 120 heures à compter de l'expiration du délai précédent, durée renouvelable. En outre, il peut solliciter du procureur de la République « *tout élément de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de liberté* », ordonner un nouvel examen de santé et communiquer avec la personne. Il s'agit là d'une nouvelle intervention du juge national dans l'application du droit international.

Comme on le voit, le rôle du juge national, s'il n'est pas toujours au premier plan des textes internationaux en matière de droit de la mer, prend vite de l'importance au moment d'appliquer nationalement ces textes. Il constitue ainsi un maillon

indissociable du respect complet par l'État des engagements internationaux qu'il prend en droit de la mer. L'État doit intégrer dans son droit interne les normes internationales auxquelles il a souscrit, il doit dans le même temps donner au juge national les moyens légaux de les faire appliquer.

# LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ MARITIME

Madame Elisabeth PONROY  
Conseiller à la Cour de cassation

Pour illustrer le thème de la lutte contre la criminalité maritime, j'ai choisi d'évoquer deux affaires récentes de piraterie dans le golfe d'Aden qui ont été soumises à la chambre criminelle sur le plan de la régularité de la procédure :

- la première, l'affaire dite du *Ponant* ;
- la seconde, l'affaire dite du *Carré d'As*.

Je précise que ces deux affaires n'ont pas été jugées sur le fond.

## L'AFFAIRE DU PONANT

- Le 4 avril 2008, à l'entrée du golfe d'Aden, au large des côtes somaliennes, dans les eaux internationales, le *Ponant*, un voilier français comprenant trente membres d'équipage dont plusieurs Français, a été attaqué et détourné par des pirates.
- Le 5 avril 2008, une note verbale du Gouvernement fédéral de transition de la République de Somalie a accordé aux autorités militaires françaises l'autorisation de pénétrer dans les eaux territoriales somaliennes, de prendre toutes mesures nécessaires y compris l'usage proportionné de la force, de survoler le territoire somalien dans le cadre de cette opération, et ce jusqu'à la résolution de la crise.
- Le 11 avril 2008, après qu'une rançon eut été versée par la France puis les otages libérés, six suspects, de nationalité somalienne, ont été appréhendés sur le territoire somalien par les forces militaires françaises, leur véhicule contenant une partie de la rançon et des armes. Ils ont été aussitôt transférés sur un navire militaire français.
- Le 14 avril 2008, à 18 heures, une enquête préliminaire a été ouverte sur réquisition du procureur de la République de Paris du chef détournement de navire.
- Le 15 avril 2008, à 15 heures, après accord des autorités somaliennes, les six suspects ont embarqué à bord d'un avion militaire français aux fins de transfèrement en France.

- Le 16 avril 2008, à 7 h 15, après débarquement à l'aéroport du Bourget, les six hommes ont été placés en garde à vue entre 7 h 15 et 7 h 35, leurs droits leur étant immédiatement notifiés.
- Le 18 avril 2008, une seconde note verbale des autorités somaliennes a confirmé et formalisé l'accord donné par les autorités somaliennes à l'arrestation de six Somaliens par les autorités françaises, à leur transfèrement en France sous la garde des autorités françaises. Le même jour, une information a été ouverte et les suspects ont été mis en examen des chefs notamment de détournement de navire, arrestation et séquestration de plusieurs personnes comme otages pour obtenir le versement d'une rançon. Ils ont aussitôt été placés en détention provisoire par un juge des libertés et de la détention.
- Le 13 octobre 2008, les mis en examen ont saisi la chambre de l'instruction aux fins d'annulation d'actes de la procédure. Par arrêt du 6 avril 2009 la chambre de l'instruction a dit n'y avoir lieu à annulation d'actes de la procédure.

Devant la chambre criminelle les demandeurs ont contesté :

- 1) La qualification d' « acte de gouvernement » non détachable de la conduite par la France de ses relations internationales donnée par l'arrêt attaqué à l'opération militaire de libération des otages du *Ponant* puis de récupération de la rançon, ainsi qu'à ses suites (interpellation et détention sur un navire militaire jusqu'au 15 avril 2008 avant 15 heures) ;
- 2) L'affirmation de l'arrêt attaqué, selon laquelle les suspects, appréhendés par des militaires français le 11 avril 2008, ne seraient entrés dans la sphère de la « juridiction » française (au sens de l'article 1er de la convention européenne des droits de l'homme) que le 15 avril, à 15 heures, au moment de leur embarquement à bord d'un avion militaire français.

Il était également reproché à l'arrêt d'avoir fait débiter la « procédure pénale » *stricto sensu* le 16 avril 2008, à 7 h 15, à l'instant du débarquement des suspects à l'aéroport du Bourget, suivi de leur remise à des officiers de police judiciaire qui les ont aussitôt placés en garde à vue.

- 3) Le délai trop long au regard de l'article 5§3 de la convention européenne des droits de l'homme (« *aussitôt* ») dans lequel lesdits suspects ont été traduits « *devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions* »

*judiciaires* », au sens de ce texte, l'arrêt attaqué s'étant, au surplus, abstenu de justifier ce délai par des « *circonstances tout à fait exceptionnelles* » comme celles relevées par la Cour européenne des droits de l'homme dans l'arrêt *Medvedyev* du 10 juillet 2010 (§ 68). Selon les demandeurs, dès lors que les suspects se trouvaient embarqués à bord d'un avion militaire français, en vue de leur transfert en France, le 15 avril à 15 heures, c'est à cet instant qu'ils auraient dû être placés en garde à vue.

Par arrêt du 16 septembre 2009 la chambre criminelle de la Cour de cassation a rejeté les pourvois par une substitution de motifs ainsi rédigée :

*« Attendu que, si c'est à tort que la chambre de l'instruction énonce que les suspects, placés sous le contrôle de l'autorité militaire française dès leur interpellation sur le territoire somalien, le 11 avril 2008, ne relevaient de la «juridiction» française, au sens de l'article 1er de la convention européenne des droits de l'homme, qu'à partir du 15 avril 2008, 15 heures, date à laquelle la décision de les transférer en France, prise avec l'accord des autorités somaliennes, a été portée à la connaissance des autorités françaises et aussitôt mise en oeuvre, l'arrêt n'encourt pas la censure dès lors que des circonstances insurmontables, caractérisées par l'attente de l'accord des autorités somaliennes en vue du transfert des six suspects en France, justifiaient leur privation de liberté pendant près de cinq jours, avant que leur placement en garde à vue ne fût régulièrement ordonné, le 16 avril 2008, à partir de 7 h 15 ».*

## L'AFFAIRE DU CARRÉ D'AS

Cette affaire se présente de manière un peu différente.

Le 2 septembre 2008, un voilier français *Le Carré d'As*, convoyé par deux personnes, de nationalité française, a été attaqué dans les eaux internationales du golfe d'Aden par des personnes de nationalité somalienne et détourné vers les côtes somaliennes ; une rançon a été réclamée pour la libération des otages ; le 16 septembre 2008, alors que le voilier se trouvait dans les eaux territoriales somaliennes, une opération militaire a été conduite par les forces françaises afin de libérer les otages ; six personnes ont été appréhendées et transférées sur la frégate *Courbet*, bâtiment de la Marine nationale française, lequel a pris la direction de Djibouti.

Le 21 septembre 2008, les autorités somaliennes ont, par note verbale, autorisé le transfert vers la France des six ressortissants somaliens ; le même jour, le procureur

de la République de Paris a prescrit l'ouverture d'une enquête préliminaire pour détournement de navire, arrestation et séquestration de personnes en bande organisée.

Le 23 septembre 2008, les six personnes soupçonnées ont été acheminées vers la France à bord d'un avion militaire français ; dès leur arrivée sur le sol français, le 23 septembre 2008, à 17 heures, les suspects ont été remis par le lieutenant de vaisseau, responsable du détachement des commandos, à l'officier de police judiciaire chargé de l'enquête ; ont été versés au dossier de la procédure les actes établis par les autorités militaires relatifs à la rétention des personnes appréhendées et à la saisie des pièces à conviction.

Les suspects ont été immédiatement placés en garde à vue et informés de leurs droits ; après une prolongation par le procureur de la République, pour une durée de vingt-quatre heures, leur garde à vue a été levée le 25 septembre 2008 à 14 h 30 ; le même jour, le procureur de la République a requis l'ouverture d'une information des chefs de détournement de navire, arrestation et séquestration arbitraire de personnes en bande organisée contre les six personnes déférées ; ces dernières ont été mises en examen et placées sous mandat de dépôt par un juge des libertés et de la détention ; elles ont saisi la chambre de l'instruction de requêtes tendant à l'annulation de tous les actes relatifs à leur privation de liberté entre le 16 septembre 2008 et le 23 septembre 2008, spécialement l'annulation de leur garde à vue ainsi que l'annulation des pièces remises par les autorités militaires aux officiers de police judiciaire.

A l'appui de leur demande, les requérants ont notamment fait valoir :

Que le navire battant pavillon français étant considéré comme une parcelle de territoire français, les faits ont été commis sur le territoire français et l'arrestation a été opérée en territoire français ; qu' ils ont été transportés sur des navires militaires battant pavillon français à Djibouti d'où ils sont repartis à bord d'un avion militaire français ; que, de la sorte, et à l'exception de leur court passage sur le sol djiboutien le 22 septembre 2008, ils n'ont jamais quitté le territoire français ;

Que sur le territoire français ne peuvent être appliquées que les règles de procédure pénale française ; que sur le fondement de l'article 113-3 du code pénal français, les dispositions du code de procédure pénale devaient être appliquées dès l'appréhension effectuée sur le *Carré d'As* et à tous les actes qui s'en sont suivis ;

Qu'en violation des règles du code de procédure pénale et des paragraphes 1 et 3 de l'article 5 de la Convention européenne des droits de l'homme ils ont été placés sous la surveillance des forces militaires françaises sans fondement juridique ni contrôle d'une autorité judiciaire.

Par arrêt du 6 octobre 2009, la chambre de l'instruction de la cour d'appel de Paris a dit n'y avoir lieu à annulation d'un acte ou d'une pièce de la procédure aux motifs :

- 1) Que l'article 113-3 du code pénal qui prévoit que la loi française est applicable aux infractions commises à bord des navires battant pavillon français ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent ne concerne que la loi pénale de fond et non pas la procédure pénale ;
- 2) Qu'une requête aux fins d'annulation d'actes selon la procédure prévue par les articles 170 à 174-1 du code de procédure pénale est sans objet en l'absence d'actes de procédure pénale ; qu'en conséquence la note verbale des autorités somaliennes et les actes accomplis par les autorités militaires françaises ne sont pas susceptibles d'être annulés ; que tel est le cas notamment des saisies opérées par ces autorités militaires ;
- 3) Que la garde à vue des mis en examen était fondée sur des raisons plausibles tirées d'éléments de fait, étrangers à la rétention préalable, permettant de soupçonner les personnes appréhendées d'avoir participé aux infractions commises à bord ou à l'encontre du *Carré d'As* ;
- 4) Que les conditions d'appréhension et de rétention des requérants par les autorités militaires françaises jusqu'à leur placement en garde à vue étaient justifiées par la Résolution 1816, adoptée, le 2 juin 2008, par le Conseil de sécurité des Nations unies, à la demande même des autorités somaliennes et autorisant les États à entrer dans les eaux territoriales somaliennes afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international et à utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée ; que la durée de leur rétention n'a été que la conséquence insurmontable des circonstances de temps et de lieu de leur appréhension ; que la considérable distance à parcourir a caractérisé

une impossibilité matérielle de traduire aussitôt, ou même dans un délai plus court, les personnes arrêtées, devant un magistrat habilité ; que la durée de la garde à vue des six personnes ensuite mises en examen ne s'est pas prolongée au-delà de la durée nécessaire à leurs auditions successives.

À l'appui de leurs pourvois les demandeurs ont pour l'essentiel repris l'argumentation développée devant la chambre de l'instruction.

Par arrêt du 17 février 2010 (Bull. n° 32) la chambre criminelle a rejeté les pourvois et approuvé l'arrêt de la chambre de l'instruction en relevant que :

- 1) La loi applicable au sens de l'article 113-3 du code pénal est la loi pénale de fond à l'exclusion de la procédure pénale ;
- 2) Les autorités militaires françaises ont régulièrement appréhendé les personnes suspectées de se livrer à des actes de piraterie et saisi les biens se trouvant en leur possession sur le fondement de la Résolution 1816 adoptée par le Conseil de sécurité des Nations unies le 2 juin 2008 autorisant les États, dans les eaux territoriales somaliennes, à faire usage des pouvoirs que leur confère, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, l'article 105 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ;
- 3) Le transfert vers la France des personnes appréhendées en vue de leur présentation à un juge était subordonné à l'accord préalable des autorités somaliennes intervenu le 21 septembre 2008 ;
- 4) Dès leur arrivée sur le sol français, le 23 septembre 2008, à 17 heures, les personnes soupçonnées ont été régulièrement placées en garde à vue puis présentées le 25 septembre 2008 à un juge d'instruction.

La première question posée par ces pourvois était de savoir si les autorités judiciaires françaises étaient compétentes pour exercer un contrôle sur les actes effectués par les autorités militaires françaises.

**Sur le principe même du contrôle opéré par les autorités judiciaires françaises sur les actes accomplis par les autorités militaires françaises.**

Dans l'affaire du *Ponant*, la chambre criminelle a dans le droit fil de l'arrêt *Medvedyev* du 10 juillet 2008, affirmé que les suspects placés sous le contrôle de l'autorité militaire française relevaient dès leur interpellation sur le territoire somalien de la juridiction française au sens de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention européenne des droits de l'homme.

La chambre criminelle a ainsi implicitement mais nécessairement écarté la qualification d'acte du gouvernement non détachable de la conduite par la France de ses relations internationales donnée par l'arrêt attaqué à l'opération militaire de libération des otages du *Ponant* ainsi qu'à ses suites.

### **Les textes et la jurisprudence applicables.**

Au regard de la Convention européenne des droits de l'homme (article 5&1et 3) et de la jurisprudence pertinente de la Cour européenne des droits de l'homme.

Le premier arrêt *Medvedyev* et autres/France, du 10 juillet 2008, peut être résumé ainsi. Le *Winner*, cargo cambodgien suspecté de transporter des stupéfiants, avait été arraisonné en haute mer par les autorités militaires françaises embarquées sur un navire de l'OCTRIS après que ces dernières eurent reçu l'accord du ministère cambodgien des Affaires étrangères de procéder à son interception. Après treize jours de rétention à bord, le *Winner* aborda à Brest où les membres de l'équipage furent placés en garde à vue puis mis en examen de divers chefs d'infractions à la législation sur les stupéfiants (et ultérieurement renvoyés puis jugés aux assises). Ils soulevèrent devant la chambre de l'instruction de la cour d'appel de Rennes l'irrégularité de l'interception du navire et de leur rétention à bord pendant treize jours. La chambre de l'instruction rejeta leur demande et leur pourvoi contre cet arrêt fut rejeté par la chambre criminelle le 15 janvier 2003. Pour retenir la violation de l'article 5§1 de la Convention européenne des droits de l'homme, en raison de l'absence de « *voies légales* » de la rétention litigieuse, la Cour européenne des droits de l'homme relève les éléments suivants :

- 1) Le Cambodge n'est partie ni à la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ni à la convention des Nations unies contre le trafic de stupéfiants du 19 décembre 1988 ;
- 2) En conséquence, le *Winner* ne relève pas des dispositions de la loi de 1994 prises pour l'application de la convention de Vienne, dont l'article 12 (ancien) vise les navires battant pavillon d'un État partie à ladite convention ;

- 3) Les articles 12 et 14 (anciens) de la loi de 1994 se bornent à prévoir des « *mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international et la présente loi* » mais sont muets sur une éventuelle privation de liberté, au sens de l'article 5, des membres de l'équipage ainsi que sur sa durée ;
- 4) La Cour estime que les intéressés n'ont pas été placés sous contrôle d'une autorité judiciaire exigé par l'article 5 dès lors que « *force est ..... de constater que le procureur de la République, (avisé de toutes les mesures de contrôle et de coercition prises sur le navire, en application de l'article 13 - ancien et nouveau- de la loi de 1994) n'est pas une «autorité judiciaire» au sens que la jurisprudence donne à cette notion : comme le soulignent les requérants, il lui manque en particulier l'indépendance à l'égard du pouvoir exécutif pour pouvoir être ainsi qualifié...* » (§61);
- 5) Enfin, la Cour de conclure : « ..... *on ne saurait dire que* «les requérants ont été privés de leur liberté» *selon les voies légales, au sens du paragraphe 1 de cette disposition* » (§62).

En revanche, s'agissant de la durée de cette rétention, la Cour conclut au respect de l'article 5§3, l'estimant « *justifiée par* «les circonstances tout à fait exceptionnelles», *notamment par l'inévitable délai d'acheminement du Winner vers la France* » (§68).

Le 29 mars 2010, soit postérieurement aux deux arrêts précités de la chambre criminelle, la Grande chambre de la Cour européenne des droits de l'homme a rendu dans l'affaire Medvedyev et autres c/France un arrêt par lequel elle a conclu à la violation de l'article 5§1 et à la non violation de l'article 5§3 de la convention, confirmant ainsi l'arrêt rendu le 10 février 2008.

Le dispositif de l'arrêt de la grande chambre est presque identique à celui de l'arrêt du 10 juillet 2008 mais fondé sur un raisonnement un peu différent. En effet, la Cour européenne des droits de l'homme ne s'est pas interrogée, comme l'avait fait la chambre de la Cour au regard de l'article 5§1 de la convention, sur le rôle du procureur de la République durant la première période de treize jours avant l'arrivée de l'équipage à Brest.

Néanmoins, le contrôle juridictionnel prévu à l'article 5§3 en faveur de la personne arrêtée ou détenue, doit répondre selon la Cour européenne à des exigences de promptitude et d'automatisme et être prononcé « *par un juge ou un autre magistrat*

*habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires ».*

S'agissant des juges d'instruction, ils sont pour la Cour européenne, « *assurément susceptibles d'être qualifiés de « juge ou autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires » au sens de l'article 5§3 de la convention »* (§128).

L'apport de l'arrêt du 29 mars 2010 concerne l'application de l'article 1<sup>er</sup> de la convention européenne, qui est libellé comme suit : « *Les Hautes Parties contractantes reconnaissent à toute personne relevant de leur juridiction les droits et libertés définis au titre I de la (...) convention ».*

Cette disposition fixe une limite territoriale au domaine de la convention qui ne régit pas les actes d'un État tiers. Cependant, dans « *des circonstances exceptionnelles* », les actes des États contractants accomplis ou produisant des effets hors de leur territoire peuvent être considérés comme relevant de leur juridiction au sens de l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus.

Selon la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, l'article 5§1 impose que les conditions de la privation de liberté en vertu du droit interne et/ou du droit international soient clairement définies.

### **Sur la régularité de l'arrestation et de la privation de liberté au regard du droit international.**

Le principe est celui de la loi du pavillon dans les eaux internationales.

Une exception est apportée à cette règle en matière de piraterie par la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) du 10 décembre 1982 ou convention de Montego Bay. Elle a été ratifiée par la France.

Les articles 100 à 107 et 110 de la CNUDM établissent un régime juridique international de la piraterie et de sa répression.

L'article 101 définit la piraterie :

- C'est un acte illicite de violence ou de détention ou de déprédation commis par un navire privé agissant à des fins privées ;
- Dirigé contre un navire, des personnes ou des biens ;

- Se trouvant en haute mer ou dans un espace maritime ne relevant de la juridiction d'aucun État.

Aux termes de l'article 105 de la convention :

*« Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi ».*

Il se déduit de ces textes que le champ de la répression se limite à la haute mer et à la zone économique.

Les eaux territoriales ne sont pas concernées par cette convention.

Le principe de la souveraineté de l'État côtier dans les eaux territoriales est affirmé par l'article 2 de la convention.

Dans l'affaire du *Ponant*, la Somalie avait expressément donné son accord (notes verbales des 5 et 18 avril 2008) à l'arrestation des six personnes soupçonnées de piraterie, à leur transfèrement vers la France puis à l'exercice des poursuites pénales en France.

Dans l'affaire du *Carré d'As*, l'accord des autorités somaliennes est intervenu en application première de la Résolution (1816) adoptée le 2 juin 2008 par le Conseil de sécurité des Nations unies, sur le fondement du chapitre VII de la Charte des Nations unies.

Cette résolution accorde aux États dans les eaux territoriales somaliennes les mêmes pouvoirs qu'en haute mer et notamment les droits prévus par l'article 105 de la CNUDM.

Elle subordonne cependant les possibilités d'action de répression dans les eaux territoriales somaliennes, conformément aux règles de droit international applicable en haute mer, à la conclusion d'un accord entre le gouvernement fédéral transitoire somalien et le gouvernement de l'État intervenant.

Enfin elle rappelle que les mesures d'enquête et de poursuite à l'égard des auteurs d'actes de piraterie doivent être prises par les États conformément au droit international applicable y compris le droit international des droits de l'homme.

### **Sur la régularité de l'arrestation et de la privation de liberté au regard de la législation française.**

En premier lieu il convient de s'interroger sur la compétence des juridictions françaises.

A l'époque des faits, la règle d'ailleurs facultative de la compétence universelle prévue par l'article 105 de la convention de Montego Bay n'avait pas été retranscrite en droit interne.

En revanche la France avait, pour l'application de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, introduit dans le code de procédure pénale un article 689-5 prévoyant une compétence universelle des juridictions françaises sur le principe « extraditer ou juger ».

Mais cette règle suppose néanmoins que la personne concernée « se trouve en France ».

Dans les deux affaires examinées par la chambre criminelle, la compétence des juridictions françaises pour juger des infractions commises ne soulevait aucune difficulté. Elle résultait de l'application des articles 113-3 et 113-7 du code pénal en raison de la nationalité des victimes.

Plus délicate était la question de savoir si la loi française était applicable dans les eaux territoriales somaliennes (affaire du *Carré d'As* ou sur le territoire somalien affaire du *Ponant*).

Une règle admise par la France et par la communauté internationale regarde les navires comme des dépendances de territoire national : elle soumet à la loi nationale du navire (loi du pavillon) les infractions commises à bord quels que soient les auteurs ou les victimes.

Cette règle est exprimée par l'article 113-3 du code pénal en ces termes :

*« La loi pénale française est applicable aux infractions commises à bord des navires battant un pavillon français, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent. Elle est seule applicable aux infractions commises à bord des navires de la Marine nationale, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent ».*

Mais ce principe doit se concilier avec celui de la souveraineté de l'État côtier dans les eaux territoriales affirmé par l'article 2 de la convention de Montego Bay et repris par l'article 113-1 du code pénal qui prévoit que *« pour l'application du présent chapitre, le territoire de la République inclut les espaces maritime et aérien qui lui sont liés ».*

Pour les navires de la Marine nationale, la compétence de la loi française est exclusive.

Mais s'agit-il uniquement de la loi pénale de fond ou cette expression couvre-t-elle à la fois la loi pénale de fond et la procédure pénale ?

Dans l'affaire du *Carré d'As*, la chambre criminelle a approuvé l'interprétation de la chambre de l'instruction selon laquelle la loi pénale applicable expression utilisée par les articles 113-5 du code pénal mais aussi par les articles 113-6 et 113-7 du même code s'entend de la loi pénale de fond, écartant ainsi l'application du code de procédure pénale. La chambre de l'instruction a donc pu logiquement en déduire que les actes accomplis par les autorités militaires n'étaient pas susceptibles d'annulation sur le fondement des articles 170 à 174-1 du même code.

Au surplus la chambre criminelle a considéré que les griefs tirés de l'illégalité de la rétention des personnes soupçonnées n'étaient pas fondés dès lors que le transfert vers la France des personnes appréhendées était subordonné à l'accord préalable des autorités somaliennes.

Ces affaires ont mis en lumière les lacunes du droit international, notamment en ce qui concerne le droit de poursuite des États dans les eaux territoriales d'un autre État ainsi que l'absence de cadre légal organisant les conditions de prévention de liberté à bord d'un navire et le contrôle de l'autorité judiciaire.

La loi du 5 janvier 2011 tend à combler les lacunes du droit interne.



# LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ MARITIME : LA LOI N°2011-13 DU 5 JANVIER 2011

Monsieur Luc BRIAND

Auditeur à la Cour de cassation

Le droit pénal français est actuellement en difficulté, pris entre les règles fixées par son juge naturel, le juge judiciaire, les exigences croissantes du juge européen, et les récentes décisions du juge constitutionnel qui remettent en cause nombre de dispositions législatives emblématiques et fondamentales du droit répressif.

Ainsi la procédure pénale navigue-t-elle en eaux resserrées, avec beaucoup de monde en passerelle...

Ce contexte ne facilite pas le travail des partenaires de la Justice, particulièrement quand ceux-ci ont le souci de rigueur et de légalisme qui caractérise les autorités militaires.

Toutefois, la nécessité d'adapter les règles de procédure pénale applicables à la criminalité maritime peut être analysée, de manière positive, comme étant la rançon du succès des autorités navales françaises.

Si cette nécessité s'est faite jour, c'est précisément parce que la France participe à la sécurisation des espaces maritimes internationaux, et qu'elle y obtient, avec ses partenaires, des résultats probants.

Un rapport remis récemment au Secrétaire général des Nations unies indiquait ainsi que le taux de réussite des attaques de pirates était passé de 60 % à environ 25 %, ce qui a pour conséquence des arrestations, et donc la mise en œuvre de procédures judiciaires.

Est ainsi entrée en vigueur la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, qui opère notamment un élargissement de la compétence des juridictions françaises à l'égard des pirates interpellés non seulement en haute mer et dans les espaces ne relevant de la juridiction d'aucun État, ce qui est déjà prévu par la convention de Montego Bay, mais aussi dans les eaux territoriales d'un État étranger lorsque le droit international l'autorise.

Est ainsi envisagé, sous conditions<sup>1</sup>, le cas des États « fragiles », comme la Somalie<sup>2</sup>.

Cette loi procède tout d'abord à une spécialisation des juridictions, qui ne va pas sans conduire, à certains égards, à un risque de dispersion du contentieux maritime. En effet, la loi du 5 janvier 2011 opère certes une spécialisation des juridictions en matière de piraterie maritime, au profit du tribunal de grande instance du siège de

<sup>1</sup> Les auteurs présumés d'actes de piraterie doivent avoir été arrêtés par des agents français, et, en tout état de cause, les juridictions françaises ne seront compétentes qu'à défaut d'accord avec les autorités d'un autre État pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle.

<sup>2</sup> Le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations unies avait ainsi autorisé les États qui coopèrent avec le gouvernement fédéral de transition en Somalie à « *entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer* ».

la préfecture maritime<sup>3</sup> (Brest, Toulon et Cherbourg en métropole, siège du délégué du gouvernement outre-mer), ou du tribunal dans le ressort duquel se trouve le port accueillant le navire dérouté.

Toutefois, cette spécialisation désigne des tribunaux pour partie distincts de ceux compétents pour les infractions de pollutions par hydrocarbures (Brest, Marseille, Le Havre), ni ne correspond aux juridictions accueillant en leur sein des juridictions interrégionales spécialisées (Marseille, Bordeaux, Rennes, Lille).

On pourrait donc s'interroger sur l'opportunité de constituer, dans le cadre de la réforme des tribunaux maritimes commerciaux, de véritables pôles juridictionnels maritimes, compétents pour tous les aspects du contentieux pénal qui s'y rattachent. Cela nous paraît être particulièrement important dans la mesure où le contentieux pénal maritime impose la présence d'un équipement audio-visuel performant, utile tout à la fois aux communications entre le bord et la mer, et au visionnage des images et films réalisés par les agents.

En ce qui concerne plus précisément les actes d'enquête, cette loi est venue moderniser le régime applicable aux mesures de coercition et de contrôle en mer, qui s'exercent donc désormais dans un cadre que l'on peut qualifier de relativement souple au profit notamment de la lutte contre la piraterie et le trafic de stupéfiants.

Pourquoi, relativement souple ?

Tout d'abord, parce que ces mesures peuvent être mises en œuvre par les commandants des bâtiments et aéronefs de l'État lorsqu'ils disposent de « *motifs raisonnables* » de penser que les personnes en cause ont commis des actes de piraterie. Le texte initial, prévoyant la mise en œuvre de ces mesures en présence de « *sérieuses raisons* », était conforme à la lettre de l'article 110 de la convention de Montego Bay<sup>4</sup>, et donc plus restrictif.

Le législateur a finalement retenu une rédaction plus large, qui présente l'avantage de la cohérence avec les dispositions applicables en matière de trafic de stupéfiants : en effet, dans un tel cas, les mesures de coercition et de contrôle peuvent être exécutées lorsqu'il existe des « *motifs raisonnables de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord* »<sup>5</sup>.

En contrepartie, la privation de liberté des personnes appréhendées est désormais entourée de garanties, qu'il s'agisse d'infractions de piraterie, ou encore de stupéfiants.

<sup>3</sup> En outre-mer : du délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer

<sup>4</sup> « 1. Sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96, ne peut l'arrêter que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire :

a) se livre à la piraterie; [...] »

<sup>5</sup> Article 13 de la loi n°94-589

En premier lieu, le maintien de la personne à bord est subordonné à l'accord du juge des libertés et de la détention (JLD) qui doit se prononcer dans les 48 heures suivant sa saisine par le procureur de la République, laquelle intervient à la demande du commandant.

Cette nouvelle disposition prévoyant l'intervention d'un juge tire les conséquences, non pas du seul arrêt *Medvedyev*<sup>6</sup>, mais aussi, et peut-être surtout, de l'arrêt *Rigopoulos* : dans cette dernière affaire, la Cour avait jugé qu'un délai de seize jours n'est pas incompatible avec la notion d'« aussitôt traduit » énoncée à l'article 5§3 de la convention, compte tenu de l'existence de « circonstances tout à fait exceptionnelles » qui peuvent justifier un tel délai, ce à condition que la rétention soit placée sous le contrôle et la supervision d'une autorité judiciaire au sens de l'article 5§3 de la convention<sup>7</sup>.

En réalité, dans l'affaire *Medvedyev*, la grande chambre de la Cour s'était limitée d'une part à constater que rien n'indique que l'acheminement vers la France des personnes interpellées « ait pris plus de temps que nécessaire », et d'autre part – et ce fut le point sensible – à relever que le procureur ne pouvait être l'« autorité judiciaire » au sens que la convention de sauvegarde des droits de l'homme donne à ce terme.

Dans ces conditions, il apparaît que la supervision et le contrôle, dès lors qu'il revêt un caractère automatique – et ce point est essentiel depuis l'arrêt *Rigopoulos* – de la rétention par un JLD des personnes retenues à bord, et préalablement à toute mesure de garde à vue, est de nature à satisfaire aux exigences résultant des engagements internationaux de la France.

A titre de comparaison, il peut être d'ailleurs relevé que ce nouveau régime est nettement plus protecteur que celui, bien connu, des administrateurs des affaires maritimes, instauré au profit des capitaines de la marine marchande, qui ont la possibilité de consigner à bord toute personne « mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou des personnes se trouvant à bord »<sup>8</sup>, à la seule condition d'obtenir l'accord du procureur compétent<sup>9</sup>.

En deuxième lieu, le renouvellement des mesures de coercition, pour une durée maximale de 120 heures, est subordonné à l'accord du JLD, qui se prononce par ordonnance insusceptible de recours, renouvelable dans les mêmes conditions de fond et de forme le temps nécessaire pour que les personnes en faisant l'objet soient remises à l'autorité compétente (art. L. 1521-14 du code de la Défense).

<sup>6</sup> CEDH, 10 juill. 2008, n° 3394/03 précité, et Grande chambre, 29 mars 2010

<sup>7</sup> CEDH, *Rigopoulos c. Espagne*, 12 janvier 1999, no 37388/97, CEDH 1999-II

<sup>8</sup> Article 30 du CDPMM

<sup>9</sup> Article 29 du CDPMM

Enfin, la loi du 5 janvier 2011 prévoit la mise en œuvre de garanties au profit de la personne appréhendée, tenant à sa santé, à sa situation personnelle, et enfin à son information :

- La personne maintenue à bord doit faire l'objet d'un examen de santé dans les 24 heures. Il ne s'agit pas d'un examen médical à proprement parler, puisque la personne interpellée peut être examinée par toute « *personne qualifiée* », comme un infirmier. L'examen médical n'est obligatoire qu'à l'issue d'un délai de dix jours à compter du premier examen.
- Autre garantie, la possibilité pour le JLD de solliciter du procureur de la République, s'il l'estime nécessaire, « *tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de liberté* » (article L. 1521-15). Le JLD peut également ordonner un nouvel examen de santé. Surtout, le juge peut, sauf impossibilité technique et s'il l'estime nécessaire, communiquer avec la personne faisant l'objet des mesures de restriction ou de privation de liberté (L. 1521-16). Il est à relever, ainsi que l'exposait monsieur le procureur général près la cour d'appel de Fort-de-France, que les premières applications de ces dispositions ont conduit le parquet à prévoir systématiquement cette communication.
- La décision du JLD est transmise par le procureur de la République au préfet maritime (ou au délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer outre-mer), à charge pour ce dernier de la porter à la connaissance de la personne retenue dans une langue qu'il comprend (L. 1521-16).

Le législateur a par ailleurs souhaité permettre aux agents de l'État de procéder à la destruction immédiate des embarcations sans pavillon ayant servi à commettre les actes de piraterie, après saisie des objets ou documents liés à la commission des faits. Cette possibilité, introduite par amendement, sera soumise à l'autorisation préalable du procureur de la République, afin, selon les parlementaires, de « *sécuriser la procédure* »<sup>10</sup>.

Il ne peut néanmoins être exclu que ces dispositions, qui autorisent la destruction d'un navire, hors de toute décision d'un juge sur le sort de ce bien ou la culpabilité de son propriétaire, soit demain contestée par le moyen d'une question prioritaire de constitutionnalité.

Une remarque enfin : les débats qui se sont déroulés aujourd'hui mettent en lumière l'arrivée d'un nouvel acteur, le juge des libertés et de la détention, dans un dialogue parquet – autorités maritimes désormais bien rôdé.

Cette émergence du JLD dans le monde maritime, qui apparaît très clairement dans la loi du 5 janvier 2011, n'est toutefois pas nouvelle. En effet, l'article L 943-

<sup>10</sup> Rapport n°151 précité, p.20

4 du code rural et de la pêche maritime, créé par l'ordonnance n°2010-462 du 6 mai 2010, prévoit que c'est désormais le JLD qui est compétent pour confirmer la saisie des navires ayant servi à commettre des infractions à la réglementation sur la pêche maritime.

Par ailleurs, la Cour de cassation a été saisie le 8 février 2011 d'une question prioritaire de constitutionnalité portant sur l'article L. 218-30 du code de l'environnement, en ce que ce texte permet au procureur d'immobiliser un navire soupçonné de pollution volontaire par hydrocarbures, et de subordonner la levée de l'immobilisation à la fourniture d'un cautionnement dont il fixe lui-même le montant et les modalités de versement. Dans l'hypothèse où cette disposition législative viendrait à être déclarée contraire à la Constitution, nul doute que l'intervention du JLD serait alors envisagée par le législateur pour confirmer l'immobilisation et fixer les conditions de la levée de celle-ci.

# LES RÉPONSES JUDICIAIRES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Monsieur Didier BOCCON-GIBOD  
Avocat général à la Cour de cassation

**A**u cours de cette journée plutôt consacrée à une autre forme de délinquance telle que la piraterie ou le narcotrafic, il nous revient, à M. le Président Le Prado et moi-même, de vous proposer une incursion dans le domaine de la pollution de la mer par les hydrocarbures.

Il est bien sûr hors de question de vous présenter en un temps très bref un panorama complet du dispositif existant en ce domaine, et encore moins de l'ensemble des problématiques qui s'y rattachent. Ce pourrait être le thème d'un séminaire de plusieurs jours.

Je commencerai donc par vous proposer une liste des questions que je n'aborderai pas, alors même que leur importance est loin d'être négligeable.

- Je ne me lancerai pas dans un historique de la législation relative à la prévention et à la répression de la pollution par les hydrocarbures. C'est dommage, car cette évolution est très instructive en ce qu'elle montre comment les États ont besoin de catastrophes pour faire évoluer la réglementation : à chaque nom de bateau qui est encore dans les mémoires, *Torrey Canyon*, *Amoco Cadiz*, *Erika*, *Prestige*, sont associés des évolutions.

On peut penser, et même très fortement espérer, que le sinistre hors normes causé par la plate-forme Deepwater de la société BP dans le golfe du Mexique provoquera une nouvelle évolution ou plutôt, faudrait-il dire, une nouvelle prise de conscience.

- Je viens de citer le nom de l'*Erika*, mais je n'évoquerai pas la procédure relative au naufrage de ce navire, pour la raison qu'un pourvoi concernant cette affaire est actuellement pendant devant la chambre criminelle, au rapport de M. Le Corroller, à qui je ne voudrais pas brûler la politesse.
- Je ne traiterai pas plus du dispositif pénal applicable, sinon pour rappeler qu'on le trouve maintenant aux articles L 218-10 et suivants du code de l'environnement, issus de la loi du 1<sup>er</sup> août 2008, relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.
- Je ne traiterai pas non plus des questions de compétence des juridictions françaises, que l'on trouvera aux articles 706-107 à 706-111 et D 47-14 du code de procédure pénale créant en métropole et en outre-mer un certain

nombre de tribunaux spécialisés appelés à connaître des rejets volontaires dans les eaux territoriales, en ZEE ou ZPE, avec possibilité pour le parquet de Paris d'évoquer les affaires d'une grande complexité, ce parquet étant toujours compétent pour les rejets **involontaires** en ZEE, en ZPE et en haute mer, étant rappelé qu'en haute mer, seuls les navires battant pavillon français relèvent de la juridiction française.

- Je ne parlerai pas enfin des questions d'indemnisation, que M. le Président Le Prado abordera sous l'angle du Fipol.

Mais alors de quoi faudrait-il bien parler ?

Je crois, à la lumière de quelques affaires récentes, que le plus important est d'insister sur certains aspects de la législation applicable pour en faire ressortir les ressorts fondamentaux et les chausse-trapes qui sont nombreuses.

C'est que nous sommes dans un domaine bien particulier qui est le droit maritime international, marqué par deux principes extrêmement forts, reposant sur la très ancienne coutume internationale ensuite consacrée par des conventions et dont la méconnaissance expose la France à des actions en manquement.

Ces principes, que vous connaissez bien, sont d'une part, **la liberté de navigation**, complète en haute mer, sujette à réglementation en zone économique exclusive mais sous certaines conditions avec l'obligation pour les États d'accepter dans cette zone comme dans leurs eaux territoriales ce que l'on appelle le passage inoffensif des navires, et, d'autre part, **la primauté de la loi du pavillon**, au nom de laquelle un navire relève d'abord de la juridiction de son État d'immatriculation.

Ces principes sont plus particulièrement affirmés par la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, dite convention de Montego Bay.

Ils doivent se combiner avec les nécessités de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures au nom de laquelle les États peuvent être tentés de les enfreindre, pour limiter la liberté de navigation et privilégier leur propre législation à l'égard des navires étrangers.

Une autre convention était donc nécessaire, et vous savez qu'il s'agit de la convention Marpol faite à Londres le 2 novembre 1973, signée par la France en 1974 et ratifiée

en 1981, plus ancienne donc que la convention de Montego Bay, mais écrite dans le respect des principes qui l'ont inspirée.

Il existe de nombreuses connections entre ces deux conventions, faites l'une et l'autre sous l'égide des Nations unies. La convention de Montego Bay impose par exemple aux États de prendre des mesures contre la pollution du milieu marin, ce que prévoit la convention Marpol en incriminant les rejets d'hydrocarbures.

Le devoir des États est donc d'adopter une loi interne qui soit conforme aux traités auxquels ils sont parties, devoir d'autant plus fort en France que l'article 55 de notre Constitution dispose que les traités ont une autorité supérieure à celle de la loi.

Or, plusieurs éléments se présentent ici de manière contradictoire.

**LE PREMIER PROBLÈME RENCONTRÉ, SUR LEQUEL JE N'INSISTERAI PAS, EST CELUI DE LA TRANSPOSITION FIDÈLE DE DISPOSITIONS QUI N'ONT PAS VÉRITABLEMENT LEUR ÉQUIVALENT EN DROIT INTERNE.**

C'est ainsi que la convention Marpol prohibe les rejets d'hydrocarbures en eux-mêmes, considérés comme un fait objectif, sans opérer de différence entre les rejets volontaires (dégazage, déballastage) et les rejets accidentels (pollution involontaire).

C'est un problème pour un système comme le nôtre qui, depuis l'entrée en vigueur du nouveau code pénal en 1993, ne connaît plus les délits matériels.

Les rejets étant donc prohibés en tant que tels ou, si l'on regarde le problème sous un autre angle, autorisés sous certaines conditions, Marpol édicte des règles strictes pour les rejets volontaires dits opérationnels mais moins strictes pour les rejets accidentels.

Pour les rejets involontaires, la formule, vous le savez certainement, est alambiquée : la règle 4 (anciennement règle 11) de l'annexe I de la convention dispose que la prohibition des rejets d'hydrocarbures ne s'applique pas aux rejets accidentels :

*1/ à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire au minimum le rejet : nous voyons là surgir un fait justificatif postérieur.*

*2/ sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérairement et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement.*

Nous voyons là apparaître la notion de témérité que l'on ne sait pas trop qualifier en droit interne, sans doute s'agit-il de faute inexcusable.

On voit en tout cas se dessiner une infraction de rejet involontaire toute faite de retenue, reposant sur des éléments constitutifs rigoureusement circonscrits, à savoir une faute volontaire ou inexcusable, et prévoyant un fait justificatif inhabituel dans notre droit positif, qui serait une sorte de repentir actif associé à un délit non intentionnel.

Cette différence de traitement entre la pollution volontaire, très rigoureusement traités, et les rejets accidentels, considérés avec plus d'indulgence, tient, d'une part, à l'idée propre au droit maritime qu'on ne saurait incriminer la fortune de mer et, d'autre part, au constat que la pollution la plus importante, outre celle d'origine tellurique, est bien celle qui est volontaire. C'est peut-être un point de vue qu'il faudrait revoir quand on constate les dégâts causés par les marées noires.

En tout cas, sur ces différents points, la loi française semble en accord avec la convention Marpol, depuis les modifications apportées par la loi du 9 mars 2004 et par la réécriture complète du dispositif par la loi déjà citée du 1<sup>er</sup> août 2008, loi qui a transposé dans notre droit interne la directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 du Parlement européen et du Conseil, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions.

Cela n'empêche cependant pas que la directive en question a été attaquée devant la CJUE pour défaut de conformité aux conventions Marpol et de Montego Bay, ce sur quoi la Cour s'est prononcée par son arrêt *Intertanko* du 19 juillet 2008, sans statuer au fond, au double motif d'une part, qu'elle n'avait pas à juger de la conformité d'une directive à la convention Marpol à laquelle la Communauté n'est pas partie, d'autre part, que si la Communauté était en revanche partie à la convention de Montego Bay, celle-ci n'est pas d'application directe et ne peut donc être invoquée par des particuliers contre des États.

Je ne vais pas plus entrer dans les détails, mon objectif étant seulement de montrer à quel point la nécessité de se caler sur une convention internationale ne faisant pas appel aux mêmes concepts que le droit interne, n'appréciant pas de la même manière le degré de gravité des infractions, peut être source de fragilisation pour une procédure.

## J'EN VIENS DONC AU PROBLÈME POSÉ PAR L'EXIGENCE D'UNE APPLICATION FIDÈLE DES DISPOSITIONS CONTENUES DANS UNE CONVENTION INTERNATIONALE.

Je vais ici m'appuyer sur des cas pratiques de pollution dont la Cour de cassation a eu à connaître. Je vous prie de ne voir aucune critique contre la cour d'appel de Rennes dont je vais citer les arrêts, qui a fait, comme le tribunal de Brest, un travail tout à fait remarquable et qui, même si la Cour de cassation ne l'a pas suivie, a eu le grand mérite de prendre une position très claire sur une situation si difficile qu'il a fallu, pour la dénouer, toute la science du Secrétariat général de la mer que le parquet général a consulté, science qui s'est nourrie de plusieurs consultations interministérielles.

Je disais tout à l'heure que la primauté revient à la loi de l'État du pavillon. C'est toujours le cas en haute mer, sauf rares exceptions de la piraterie ou de la traite des esclaves. C'est plus compliqué en zone économique exclusive, ou zone dite des 200 milles, dont l'existence avait été reconnue par la coutume avant d'être consacrée par l'article 55 de la convention de Montego Bay.

Dans cette zone, l'État côtier n'exerce pas sa souveraineté, mais dispose de « droits souverains », selon l'article 56 de la convention de Montego Bay, article qui autorise l'État côtier à prendre des mesures particulières pour l'exploitation et la protection du milieu marin et qui lui reconnaît un droit de juridiction en ce domaine.

C'est ainsi que peut relever de la juridiction de l'État côtier le navire étranger qui dégage en zone économique exclusive, avec cette exigence très importante, prévue par l'article 211 point 5 de la convention de Montego Bay, que ce soit pour l'application de lois conformes et donnant effet aux conventions internationales.

Mais l'article 228 de la même convention vient immédiatement rappeler, même dans ce cas, la primauté de la loi du pavillon.

L'économie de cet article qui serait trop long à citer entièrement est la suivante, en deux principes :

Premier principe : l'État côtier peut engager des poursuites pour *réprimer une infraction commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger.*

Second principe : *les poursuites sont suspendues* :

- *dès lors que l'État du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction, dans les six mois suivant l'introduction de la première action ;*
- *à moins que celle-ci ne porte sur un cas **de dommage grave** causé à l'État côtier ;*
- *ou à moins que l'État du pavillon en question ait à plusieurs reprises manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires.*

Le tribunal de Brest s'est trouvé en deux occasions confronté à cette problématique.

Dans un cas, un navire battant pavillon maltais le *Fast Independence* a été surpris en train de dégazer en zone économique exclusive.

Le capitaine a donc été poursuivi pour rejet d'hydrocarbures à la mer en violation de la convention Marpol et du code de l'environnement. Il a été condamné le 4 octobre 2006, à 500 000 euros d'amende mise à hauteur de 90 % à la charge de l'armateur. Le tribunal a en outre ordonné la publication du jugement et prononcé sur les intérêts civils.

La cour d'appel de Rennes a confirmé cette décision.

Or, avant même l'ouverture du procès, l'État du pavillon (soit Malte) avait revendiqué sa compétence, de sorte que l'affaire, venue une première fois à l'audience, avait été renvoyée.

Mais, en définitive, le tribunal a jugé que la preuve n'avait pas été rapportée de ce que l'État de Malte avait poursuivi et fait juger par l'autorité compétente l'infraction de pollution volontaire dont il était lui-même saisi, de sorte que n'avaient pas à s'appliquer les dispositions de l'article 228 de la convention de Montego Bay.

Il a ajouté que **cet État n'ayant pas revendiqué sa compétence à l'encontre de cinq capitaines de navires battant pavillon maltais impliqués dans des faits de pollution**, il pouvait être désigné comme ayant *à plusieurs reprises manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires.*

Le dossier s'est présenté un peu différemment devant la cour d'appel, qui a été informée de ce que le capitaine fautif avait été effectivement condamné à une

amende de 9 500 livres maltaises (soit 23 750 euros, à comparer avec les 500 000 euros prononcés à Brest).

Je passe sur certains des attendus de l'arrêt par lequel la cour d'appel de Rennes a retenu sa compétence pour ne retenir que celui-là : la cour a jugé que *Eu égard à son faible montant, l'amende prononcée par l'Autorité maltaise ne constituait pas une sanction suffisamment rigoureuse pour dissuader les navires battant pavillon maltais de commettre des infractions.*

Elle a en conséquence dit qu'il n'y avait pas lieu de regarder la décision maltaise comme mettant fin aux poursuites engagées par le procureur de Brest et, confirmant sur la culpabilité du prévenu, a statué à son tour sur la peine et les intérêts civils.

Cette affaire est à mettre en parallèle avec un autre dossier dont ont aussi connu le tribunal de Brest et la cour d'appel de Rennes, impliquant un navire norvégien, le *Trans Artic*.

Je vais être plus bref sur cette seconde affaire, pour arriver directement à la conclusion : la cour d'appel a considéré ici que la justice norvégienne, qui avait revendiqué sa compétence, avait été bonne élève en prononçant une sanction suffisamment élevée et a donc dit qu'en l'état de la condamnation prononcée par une juridiction de l'État du pavillon, l'action publique était éteinte en France.

Par deux arrêts du 5 mai 2009, la Chambre criminelle n'a pas suivi la cour d'appel dans son raisonnement à propos de ces deux affaires. Elle a cassé sans renvoi l'arrêt du navire maltais. Elle n'a pas cassé l'affaire du navire norvégien mais a procédé par substitution de motifs en disant qu'on devait approuver la solution retenue mais non le cheminement qui y conduisait.

La question s'est en effet posée de savoir si la cour d'appel avait fait de l'article 228 de la convention de Montego Bay une interprétation conforme au sens que les Hautes parties contractantes avaient entendu lui donner.

J'ai indiqué que cet article, en substance, proclame la primauté de la loi du pavillon pour tout fait de pollution commis en dehors des eaux territoriales d'un État tiers. Si les faits sont commis en zone économique exclusive, l'État côtier peut se saisir, mais il doit de dessaisir au profit de l'État du pavillon si celui-ci revendique sa compétence, à moins que la pollution ait causé des dommages graves, et sauf si cet État a déjà manqué à ses obligations quant au respect de la législation applicable.

Mais une juridiction de l'État côtier peut-elle s'opposer elle-même à la revendication de compétence de l'État du pavillon en invoquant le dommage grave ou en stigmatisant les manquements de cet État à ses obligations ?

On voit bien que la partie est en quelques sorte inégale : d'un côté un État souverain exerçant un acte de gouvernement en revendiquant sa compétence, de l'autre une juridiction qui n'est évidemment pas un État souverain et qui n'est pas habilitée à formuler un jugement sur le comportement d'un État souverain, il existe une jurisprudence constante sur ce point.

Il apparaît ainsi que la convention de Montego Bay prévoit un processus qui comprend une phase judiciaire et une phase étatique.

Au titre du processus judiciaire, la juridiction de l'État côtier peut être valablement saisie par son parquet de faits de pollution commis en zone économique exclusive et connaître de l'affaire tant que l'État du pavillon n'a pas revendiqué sa propre compétence en notifiant officiellement que des poursuites sont engagées devant la juridiction étrangère.

Mais dès l'instant que l'État du pavillon a revendiqué sa compétence, le processus devient étatique.

Au titre du processus étatique, il faut considérer que la question de la compétence des juridictions échappe alors à l'appréciation de ces dernières pour ne relever que de celle des États, c'est-à-dire des gouvernements en charge de l'application de la convention de Montego Bay.

C'est en effet à l'État côtier et, non à la juridiction de cet État, qu'il peut, en application de l'article 228 de la convention, être demandé par l'État du pavillon de suspendre les poursuites engagées devant sa juridiction nationale. C'est en conséquence à l'État qu'il appartient de répondre.

Autrement dit, il revient à l'autorité compétente de l'État côtier (en l'espèce le ministère des Affaires étrangères) d'apprécier si sont réunies les conditions de l'article 228 de la convention de Montego Bay, soit pour transmettre la demande de suspension des poursuites, soit pour l'écarter en raison des clauses de sauvegarde prévues par ledit article 228.

Les deux exemples que je viens de citer conduisent à répondre avec circonspection.

On se demande en réalité s'il n'y aurait pas matière, en ce domaine très préoccupant de la pollution de ce patrimoine mondial que constituent les océans, à un élargissement des compétences du Tribunal international du droit de la mer qui présente le triple avantage d'être une juridiction unique, spécialisée et internationale.

Mais si le gouvernement de l'État côtier estime devoir transmettre la demande de suspension des poursuites, c'est qu'il a apprécié que les conditions de cette suspension étaient réunies, et il n'appartient pas à la juridiction de jugement, en décidant du contraire, de s'immiscer dans l'application d'une convention internationale par le gouvernement.

Autrement dit, le juge français ne saurait s'ériger en censeur des actes juridictionnel d'un autre État, de sorte qu'il appartient au seul Gouvernement d'appliquer les dispositions dérogatoires de l'article 228 de la convention de Montego Bay, la juridiction française étant tenue par la décision du Gouvernement.

Par ses deux arrêts, la Chambre criminelle a donc mis l'accent sur le partage des responsabilités existant en ce domaine, administratives et politiques d'une part, judiciaires de l'autre, en rappelant qu'il appartient au seul Gouvernement d'apprécier, au regard des dispositions de l'article 228 de la convention de Montego Bay, la suite à donner aux demandes de suspension des poursuites émanant d'un État du pavillon pour des faits de pollution en zone économique exclusive.

Je dois à l'amabilité de M. le Secrétaire général de la mer de savoir que le dispositif dont l'économie a été rappelée par la Chambre criminelle n'a pas encore donné lieu, par le gouvernement, à une contestation en bonne et due forme de la compétence d'un État du pavillon.

Le fait n'est pas étonnant si l'on considère qu'en dehors de l'hypothèse d'un dommage grave, heureusement peu courante en dehors des marées noires causées par les naufrages, l'identification d'un État n'assurant pas ses propres obligations en matière de lutte contre la pollution, suppose la réunion de données concernant plusieurs précédents indiscutables.

De tout cela je retiens que, par sa double spécificité maritime et internationale, la lutte contre la pollution de la mer par les hydrocarbures n'est pas un combat gagné d'avance dans un contexte privilégiant la loi du pavillon alors que, selon les statistiques, les cinq pavillons qui perdent par naufrage le plus grand nombre de

navires sont tous de complaisance, avec ce que cela peut supposer, même si c'est loin d'être systématique, en termes de contrôles moins rigoureux, de législation plus permissive ou plus aisée à contourner.

On peut dire les choses autrement : au moment où l'actualité, récente avec la plateforme Deepwater et brûlante avec la centrale de Fukushima, vient nous montrer que ce qui se passe dans un État peut avoir des répercussions considérables sur l'environnement de bien d'autres États, disposons-nous vraiment, pouvons-nous disposer, des instruments qui permettent à ces États où ne se trouve pas la cause mais uniquement le préjudice, de prévenir et le cas échéant de réprimer les actes qui ont permis de tels sinistres ?



# LES RÉPONSES JUDICIAIRES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARITIMES

Maître Didier LE PRADO

Président de l'ordre des avocats au Conseil d'État et  
à la Cour de cassation

La lutte contre les pollutions est devenue un enjeu majeur, dans notre société contemporaine de plus en plus attentive à la protection de l'environnement. Les pollutions maritimes sont autant de catastrophes au fort retentissement dans l'opinion publique. Tout un chacun a en mémoire la mer souillée, les plages noircies, les oiseaux mazoutés. L'opinion retient surtout les pollutions maritimes d'envergure, associées au nom des navires pétroliers éventrés.

La réalité juridique de la pollution maritime est plus complexe. La pollution maritime est définie à l'article 1 de la convention des Nations unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer, dite convention de Montego Bay<sup>1</sup> : elle est « *l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément* ». Les pollutions sont diverses. On distingue, suivant l'origine de la pollution, entre les pollutions « *venues de mer* » et les « *pollutions telluriques* ». Il est encore possible de considérer la nature du produit polluant. Enfin, au sein des pollutions venues de mer, on distingue entre les « *pollutions opérationnelles* », c'est-à-dire volontaires, l'« *immersion de déchets industriels* » et les pollutions « *accidentelles* »<sup>2</sup>. La survenance de pollutions massives, qui recourent les pollutions accidentelles, ne doit pas masquer le phénomène plus dilué des pollutions opérationnelles, provoquées par le déballastage des navires.

Les pollutions maritimes ont entraîné des réactions étatiques par l'édiction de législations nationales spécifiques. C'est ainsi que, récemment encore, le législateur est intervenu, en édictant une loi n° 2008-757 du 1<sup>er</sup> août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement<sup>3</sup>.

Mais il est apparu rapidement que la lutte contre les pollutions, pour être efficace, devait reposer sur la coopération entre États et une harmonisation des moyens de prévention, d'autant qu'elles impliquent, le plus souvent, plusieurs États, l'État du pavillon du navire pollueur et les États victimes de la pollution.

<sup>1</sup> Cette convention est en vigueur depuis le 16 novembre 1994 ; elle a été publiée par le décret n° 96-774 du 30 août 1996, JO 7 septembre 1996, p. 13307.

<sup>2</sup> J.-P. Beurrier, *in* Droits maritimes, éd. Dalloz 2009-2010, n° 81-12.

<sup>3</sup> Y. RABUTEAU, Marées noires : Le dispositif de la loi sur la responsabilité environnementale, DMF 2009.476.

Les pollutions par les navires font l'objet des dispositions de la convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dite Marpol. Les règles édictées par cette convention sont universelles. La convention s'applique aux rejets d'hydrocarbures. Les États parties à la convention se sont engagés à donner effet à ses dispositions. Dans notre droit interne, les dispositions pénales sont codifiées aux articles L.218-10 s. du code de l'environnement. La convention impose aussi aux États de prendre des mesures d'inspection des navires, pour vérifier s'ils respectent les règles destinées à prévenir les pollutions. Des amendements à la convention énoncent aussi diverses dispositions d'ordre technique. La convention de Montego Bay impose diverses obligations aux États en matière de lutte contre les pollutions. Elle reconnaît la juridiction des États côtiers sur des navires battant pavillon étranger<sup>4</sup>.

Il convient donc de présenter le système d'indemnisation mis en place par les instruments internationaux, et la façon dont la Cour de cassation maintient les victimes à l'intérieur de ce cadre, puis de vous exposer comment il est possible aux victimes de s'en extraire.

## LE RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Devant l'ampleur des dommages causés par une pollution maritime, il est apparu nécessaire de tempérer les règles propres au droit maritime et de mettre en place un régime spécifique d'indemnisation, en vue de faciliter l'indemnisation des victimes de la pollution. Deux voies ont été explorées par le droit international : un système de responsabilité objective, combiné avec une limitation de responsabilité et la création d'un fonds d'indemnisation.

### La responsabilité objective

A la suite d'une importante pollution engendrée par le naufrage du navire *Torrey Canyon*, survenu le 18 mars 1967, divers États, pour faire face aux dommages des pollutions par hydrocarbures, ont adopté, à Bruxelles, le 29 novembre 1969, une convention sur la « *responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures* »<sup>5</sup>. Cette convention internationale, ratifiée par la France a été amendée par un protocole en date du 27 novembre 1992, ce qui a donné lieu à sa consolidation. Elle est connue sous le nom de convention CLC ou convention de

<sup>4</sup> J.-P. Beurier, *in* Droits maritimes, *ibid.*, n° 812.41 s.

Voir P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Droit maritime, LGDJ 2006, n° 461.

<sup>5</sup> Voir P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Droit maritime, LGDJ 2006, n° 461.

1969/1992. Les rédacteurs de la convention ont été animés du souci de « *la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant des fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires* » (préambule de la convention).

Cette convention présente diverses spécificités notables. Son champ d'application est limité aux « *dommages par pollution* ». La convention définit strictement le « *dommage par pollution* ». L'article I, § 6 de la convention CLC énonce ainsi : « *Domage par pollution* » signifie :

- a) « le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront,*
- b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures ».*

La convention fait du propriétaire du navire le responsable principal de ces dommages. La responsabilité du propriétaire est une responsabilité objective : la preuve de sa faute n'est pas exigée. L'article III § 1 de la convention CLC énonce ainsi : « *Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou si l'événement consiste en une succession de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement [...]* ». Il existe divers causes d'exonération, qui tiennent notamment à la force majeure et énumérés à l'article III § 2 de la convention.

Suivant l'expression couramment utilisée, la convention CLC « *canalise* » la responsabilité vers le propriétaire du navire<sup>6</sup>. La canalisation de la responsabilité procède de ce que le texte soustrait à la responsabilité objective diverses personnes qu'il énumère. L'article III, § 4 de la convention CLC prévoit ainsi : « *Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente convention, ne peut être introduite contre :*

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ;*
- b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ;*

<sup>6</sup> Voir P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *ibid.*, n° 465 ; J.-P. Beurier, *in* Droits maritimes, *ibid.*, n° 814.11.

- c) tout affrèteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affrèteur coque nue) armateur ou armateur-gérant du navire ;*
- d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente ;*
- e) toute personne prenant des mesures de sauvetage ;*
- f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux al. c), d) et e) ; à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».*

On reconnaît dans la définition figurant au f de l'article III § 4 celle de la faute inexcusable.

Enfin, la convention CLC, en son article V, limite la responsabilité du propriétaire du navire. Cette limitation s'élève à 4.510.00 DTS (soit 7,1 millions US\$), ce qui constitue un montant de base correspondant à une jauge de 5 000 unités. Ce montant est augmenté de 631 DTS par jauge au-delà de 5 000 unités, le tout dans une seconde limite de 89.770.000 DTS.

Il importe de souligner que suivant l'article V §2 de la convention, cette limitation est écartée *« s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».*

Pour donner plein effet à la responsabilité de plein droit du propriétaire du navire, la limitation de sa responsabilité doit faire l'objet d'une couverture par une assurance ou une garantie financière, comme le prévoit l'article VII, § 1. L'article VII § 8 de la convention donne aux victimes le droit d'agir directement à l'encontre de l'assureur ou du garant.

Le propriétaire du navire doit constituer, suivant l'article V § 3, pour bénéficier de la limitation de sa responsabilité, un fonds de garantie auprès du tribunal devant lequel l'action en responsabilité a été engagée. Les victimes n'ont droit qu'à une indemnisation proportionnelle au montant de leurs créances (art. V, § 4). Enfin, leur droit à indemnisation est soumis à une courte prescription de trois ans *« à compter de la date où le dommage est survenu ».*

A l'heure actuelle, l'application de la convention CLC n'a donné lieu qu'à peu de jurisprudence. Il reste que, dans un arrêt du 21 juillet 1987<sup>7</sup>, la Chambre commerciale a approuvé la cour d'appel de Rennes<sup>8</sup>, s'agissant de la marée noire provoquée par l'*Amoco Cadiz*, d'avoir jugé que « *la procédure instituée par le décret du 27 octobre 1967 pour l'exécution des dispositions de la loi du 3 janvier 1967 relatives à la limitation de responsabilité prévue au chapitre 7 de ce texte ne pouvait être étendue à l'application des dispositions de la convention du 29 novembre 1969* ». L'affaire *Erika* devrait permettre à la Cour de cassation de se prononcer sur son interprétation.

Comme il a été exposé, la responsabilité de la pollution pèse sur le seul propriétaire du navire et sa responsabilité est limitée. C'est pourquoi a été créé un fonds d'indemnisation complémentaire, le FIPOL, pour améliorer la situation des victimes de dommages par pollution.

### **Le fonds d'indemnisation**

L'indemnisation des dommages par pollution prévue par la convention CLC se combine avec celle du FIPOL (Fonds international pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures), institué par la convention de Londres du 18 décembre 1971. La convention a été amendée par un protocole du 27 novembre 1992. Un autre protocole a été signé le 16 mai 2003. Suivant son préambule la convention de 1971 a pour finalité d' « *assurer une indemnisation équitable des personnes qui ont subi des dommages résultant d'une pollution due à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant de navires* ». Il est donc apparu aux États contractants que le propriétaire du navire ne devait pas seul répondre des dommages par pollution, mais aussi « *ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures* ». Le FIPOL est un fonds d'indemnisation auquel abondent notamment les compagnies pétrolières qui répondent aux critères de l'article 10 de la convention, c'est-à-dire ont reçu des quantités annuelles d'hydrocarbures, transportés par mer, supérieures à 150.000 tonnes. Il vise, comme le prévoit l'article 2 § 1 a) de la convention de 1971 à « *assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection prévue par la convention de 1992 sur la responsabilité est insuffisante* ». Autrement dit, le FIPOL indemnise les victimes dans diverses hypothèses. Les victimes peuvent n'avoir pas obtenu réparation auprès du propriétaire du navire s'il a été exonéré de sa responsabilité ou s'il a été dans l'impossibilité de les indemniser, faute d'avoir souscrit une assurance ou un cautionnement<sup>9</sup>. La seconde hypothèse,

<sup>7</sup> Pourvoi n° 85-18074.

<sup>8</sup> Rennes, 3 octobre 1985, DMF 1986.99, obs. M. REMOND-GOULLAUD et P. BONASSIES.

<sup>9</sup> J.-P. Beurier, *in* Droits maritimes, *ibid.*, n° 814.22.

la plus courante, est celle où le montant des dommages excède celui de la limitation de responsabilité prévue par la convention CLC. Le FIPOL, alors, « prend le relais »<sup>10</sup>. Ces hypothèses font l'objet des prévisions de l'article 4 de la convention.

La convention de 1971 donne la définition des dommages indemnisables. Elle recoupe celle de la convention CLC : ce sont les dommages par pollution, comme le prévoit l'article 1<sup>er</sup> de la convention. Et son article 3 prévoit qu'elle s'applique aux dommages survenus sur le territoire, dont la mer territoriale d'un État contractant ainsi que dans la ZEE de cet État. Le même article prévoit que la convention s'applique aussi « *aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinés à éviter ou réduire de tels dommages* ».

Pour ce qui regarde le montant du fonds, il a été porté à 203 millions de DTS, soit 321 millions US\$, pour les dommages survenus après le 1<sup>er</sup> novembre 2003, par une décision de l'OMI du 18 octobre 2000. En mai 2003, un fonds complémentaire a été constitué à hauteur de 750 millions de DTS, soit 1 185,8 millions US\$<sup>11</sup>.

En ce qui concerne l'affaire *Erika*, pour simplifier l'indemnisation des victimes, le P & I Club et le FIPOL ont ouvert à Lorient, un Bureau des demandes d'indemnisation. Cette procédure a été qualifiée de « *pragmatique* » en doctrine<sup>12</sup>. Ce bureau recueille les demandes d'indemnisation. Et le P & I Club verse les premières indemnisations. Après paiement de l'indemnisation, le FIPOL est subrogé dans les droits de la victime et peut donc agir contre le responsable de la pollution.

En pratique, le FIPOL conclut avec les victimes des transactions. Dans un arrêt remarqué du 6 décembre 2007<sup>13</sup>, la Cour de cassation a décidé que ces transactions étaient valides. Dans cette affaire, un pêcheur à pied, avait subi, à la suite de la pollution causée par le naufrage de l'*Erika* un préjudice économique. Il avait saisi le bureau ouvert d'une première demande d'indemnisation à hauteur de 9.258 francs. Une offre lui a été faite d'un montant de 3.600 francs. Il a accepté cette offre et signé une quittance, dans laquelle il s'était déclaré « *être rempli de l'intégralité de ses droits à son sujet et renoncer expressément à cette demande et à toutes instances et actions qui auraient pour objet à l'encontre de quelque partie que ce soit et notamment de la société Tavera Shipping, propriétaire armateur, de la société Steamship mutual, l'assureur et du Fonds international pour la pollution (FIPOL)* ». Sa deuxième demande

<sup>10</sup> J.-P. Beurrier, in Droits maritimes, *ibid.*, n° 814.22.

<sup>11</sup> Suivant le taux de conversion du DTS au 1<sup>er</sup> avril 2011, tel que défini par le FMI.

<sup>12</sup> P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *ibid.*, n° 475, p. 320.

<sup>13</sup> Pourvoi n° 06-18049, DMF 2008.435, obs. J.-S. ROHART, DMF 2009 HS n° 13, n° 54, obs. P. BONASSIES.

d'indemnisation a été rejetée. Mais en réponse à sa troisième demande, à hauteur de 34.902,90 francs, pour des pertes subies au cours d'une autre période, une seconde offre lui a été proposée à hauteur de 8.900 francs et une provision de 3.520 francs pour l'ensemble de ses pertes. Le pêcheur à pied a entendu contester la validité de ces transactions. Il a été débouté de ses demandes par la cour d'appel de Rennes. Il a formé un pourvoi en cassation qui a été rejeté. La Cour de cassation a notamment jugé que les juges du fond avaient souverainement décidé que les transactions n'avaient pas été conclues sous la contrainte et « *caractérisé les concessions réciproques fondant la validité de la transaction* », dès lors qu'ils ont constaté que si la victime « *avait consenti une limitation importante de la réparation du préjudice à laquelle il pouvait prétendre, une indemnisation amiable avait été proposée aux victimes sans attendre l'issue d'une procédure longue et coûteuse, que le FIPOL avait accepté au titre d'une indemnisation forfaitaire de dédommager M. X... pour la période pour laquelle il ne justifiait pas de ses pertes financières et qu'enfin le mode de détermination des pertes soit la référence à un coefficient de marée égal ou supérieur à 85 pour calculer les jours de pêche à indemniser était favorable à la victime* ».

Le point important de l'arrêt à retenir est que parmi les éléments caractérisant les concessions réciproques figure la rapidité de l'indemnisation par le FIPOL qui évite à la victime les aléas d'une procédure complexe, s'il avait agi en responsabilité contre le propriétaire du navire ou tout autre responsable de la pollution. Dans son arrêt, enfin, la Cour de cassation confère un caractère définitif à l'indemnisation allouée par le FIPOL. Il en résulte pour le Fonds une garantie de sécurité juridique, en le plaçant à l'abri de nombreux recours contre ses offres d'indemnisation. De fait, les transactions conclues avec le FIPOL sont rarement contestées. Un auteur a ainsi souligné que le système d'indemnisation mis en place était efficace et n'avait donc pas à être réformé, du moment que l'indemnisation offerte par le FIVA « *s'avère rapide et efficace* »<sup>14</sup>. Il marque, aussi, comme l'a souligné le professeur Bonassies que le FIPOL « *a incontestablement rempli son office* »<sup>15</sup>.

Malgré la création d'un fonds complémentaire, les indemnisations peuvent s'avérer insuffisantes. D'où la tentation de contourner le système d'indemnisation résultant des conventions de 1969/1992.

Ainsi, MM. P. Bonassies et Ch. Scapel affirment : « *L'analyse du texte, comme la réflexion qu'a suscitée l'affaire de l'Erika, montre que des nombreuses actions demeurent ouvertes aux victimes, malgré la canalisation réalisée par la convention de 1969/1992.*

<sup>14</sup> J.-S. ROHART, obs. préc., p. 444.

<sup>15</sup> Obs. préc.

*Ces victimes pourront ainsi agir, sur le fondement des textes de droit commun [...] contre le navire tiers responsable de l'abordage cause de la pollution. Elles pourront agir, en droit français sur le fondement de l'article 1382 du code civil, contre la société de classification qui aura commis une faute dans le contrôle du navire [...]. Elles pourront agir contre le chantier naval responsable d'un vice du gouvernail du navire [...]. Elles peuvent agir contre l'assureur qui a imprudemment accordé à un navire en mauvais état l'attestation nécessaire à son exploitation [...]. Enfin, les victimes peuvent agir en responsabilité contre l'État, en particulier pour faute commise dans la mise en place des aides à la navigation, ou dans le contrôle du navire [...] »<sup>16</sup>. Dans l'affaire Erika, il est à noter que la société de classification a été exclue du bénéfice de la canalisation de responsabilité<sup>17</sup>.*

On peut encore se demander ce qu'il en est de la réparation des dommages qui n'entrent pas dans la définition du « *dommage par pollution* ». On songe en particulier au préjudice écologique. Ce préjudice, suivant une définition doctrinale est « *le dommage causé à l'environnement par une pollution, indépendamment de ses répercussions sur les personnes juridiques et sur leur patrimoine* »<sup>18</sup>. On sait que ce préjudice a été indemnisé par la cour d'appel de Paris, dans son arrêt du 30 mars 2010, rendu dans l'affaire Erika<sup>19</sup>. La question est de savoir si ce préjudice, à le supposer indemnisable, ce qui est contesté par certains<sup>20</sup>, doit être réparé sur le terrain de la responsabilité civile ou s'il échappe à toute réparation, dès lors qu'il ne constitue pas un « *dommage par pollution* » au sens de la convention CLC. Indépendamment de ce point, on remarquera que le juge français a su faire œuvre créatrice en admettant l'existence d'un préjudice écologique.

## LE CONTOURNEMENT DU SYSTÈME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION PAR LE RECOURS À LA RESPONSABILITÉ DE DROIT COMMUN

Dans un important arrêt du 17 décembre 2008<sup>21</sup>, la Cour de cassation a mis à l'écart le système d'indemnisation tel que prévu par la convention CLC. Il importe d'exposer la solution, avant d'en examiner la portée.

<sup>16</sup> *ibid.*, n° 466.

<sup>17</sup> Ph. DELEBECQUE, Aspects civils de l'arrêt Erika, DMF 2010. 878, n° 18 ; Ph. BOISSON, La responsabilité de la société de classification dans l'arrêt Erika, DMF 2010.897.

<sup>18</sup> V. REBEYROL, Où en est la réparation du préjudice écologique, D. 2010. Doct. 1804, n° 1.

<sup>19</sup> L. NEYRET, Naufrage de l'Erika : vers un droit commun des atteintes à l'environnement, D. 2008.2681 ; M. REMOND-GOUILLOUD, Le préjudice écologique, version française, DMF 2010.903.

<sup>20</sup> Ph. DELEBECQUE, Aspects civils de l'arrêt Erika, DMF 2010. 878, n° 22.

<sup>21</sup> navire Erika, DMF 2009.143, obs. I. CORBIER.

## L'arrêt du 17 décembre 2008

On rappellera que, dans cette affaire, la société Total raffinage distribution, devenue Total France et la société Total Internationale Ltd., laquelle avait affrété le navire *Erika*, pour le transport d'une cargaison de 30.000 tonnes du fuel que la première société lui avait vendu. Personne n'ignore que le navire *Erika* a sombré le long des côtes du littoral atlantique français, causant une importante pollution. La commune de Mesquer avait assigné ces deux sociétés en remboursement des dépenses qu'elle a exposées pour la dépollution et le nettoyage de son territoire. Elle avait invoqué les dispositions de l'article L. 541-1 du code de l'environnement et soutenu que la cargaison, une fois déversée en mer, constituait un déchet au sens de la directive CEE 75-442 du 15 juillet 1975. Elle avait été déboutée de ses demandes par les juges du fond et s'était donc pourvue en cassation. Dans un premier arrêt en date du 28 mars 2007, la Cour de cassation avait sursis à statuer et saisi la CJCE d'une question préjudicielle<sup>22</sup>.

On rappellera encore que, dans sa rédaction alors applicable, l'article L. 541-1 du code l'environnement énonçait :

*« Toute personne qui produit ou détient des déchets dans des conditions de nature à produire des effets nocifs sur le sol, la flore et la faune, à dégrader les sites ou les paysages, à polluer l'air ou les eaux, à engendrer des bruits et des odeurs et, d'une façon générale, à porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement, est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination conformément aux dispositions du présent chapitre, dans des conditions propres à éviter lesdits effets.*

*L'élimination des déchets comporte les opérations de collecte, transport, stockage, tri et traitement nécessaires à la récupération des éléments et matériaux réutilisables ou de l'énergie, ainsi qu'au dépôt ou au rejet dans le milieu naturel de tous autres produits dans des conditions propres à éviter les nuisances mentionnées à l'alinéa précédent ».*

Dans son arrêt du 24 juin 2008<sup>23</sup>, la CJCE a jugé que « *des hydrocarbures accidentellement déversés en mer à la suite d'un naufrage, se retrouvant mélangés à l'eau ainsi qu'à des sédiments et dérivant le long des côtes d'un État membre jusqu'à s'échouer sur celles-ci, constituent des déchets au sens de l'article 1er, sous a), de la directive 75/442, telle que modifiée par la décision 96/350, dès lors que ceux-ci ne sont plus susceptibles d'être exploités ou commercialisés sans opération de transformation préalable et qu'aux*

<sup>22</sup> DMF 2007.740, obs. M. LE BIHAN GUENOLE.

<sup>23</sup> commune de Mesquer c/ société Total France SA et société Total international Ltd, C-188/07)2 ; DMF 2008.704, obs. O. CACHARD.

*fins de l'application de l'article 15 de la directive 75/442, telle que modifiée par la décision 96/350, au déversement accidentel d'hydrocarbures en mer à l'origine d'une pollution des côtes d'un État membre, le juge national peut considérer le vendeur de ces hydrocarbures et affréteur du navire les transportant comme producteur des dits déchets, au sens de l'article 1er, sous b), de la directive 75/442, telle que modifiée par la décision 96/350, et, ce faisant, comme «détenteur antérieur» aux fins de l'application de l'article 15, second tiret, première partie, de cette directive, si ce juge, au vu des éléments que lui seul est à même d'apprécier, aboutit à la conclusion que ce vendeur-affréteur a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par ce naufrage, en particulier s'il s'est abstenu de prendre les mesures visant à prévenir un tel événement telles que celles concernant le choix du navire et que s'il s'avère que les coûts liés à l'élimination des déchets générés par un déversement accidentel d'hydrocarbures en mer ne sont pas pris en charge par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou ne peuvent l'être en raison de l'épuisement du plafond d'indemnisation prévu pour ce sinistre et que, en application des limitations et/ou des exonérations de responsabilité prévues, le droit national d'un État membre, y compris celui issu de conventions internationales, empêche que ces coûts soient supportés par le propriétaire du navire et/ou l'affréteur de ce dernier, alors même que ceux-ci sont à considérer comme des «détenteurs» au sens de l'article 1er, sous c), de la directive 75/442, telle que modifiée par la décision 96/350, un tel droit national devra alors permettre, pour assurer une transposition conforme à l'article 15 de cette directive, que lesdits coûts soient supportés par le producteur du produit générateur des déchets ainsi répandus ». Et elle ajoutée que « conformément au principe du pollueur-payeur, un tel producteur ne peut être tenu de supporter ces coûts que si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire ».*

Dans le fil de cet arrêt, la Cour de cassation a donc censuré la décision des juges du fond qui avaient retenu que les sociétés Total « ne peuvent être considérées, au sens de l'article L.541-2 du code de l'environnement, comme productrices ou détentrices des déchets retrouvés sur les plages après le naufrage du navire Erika ».

Au visa de l'article L.541-2 du code de l'environnement, interprété à la lumière des objectifs assignés aux États membres par la directive CEE 75-442 du 15 juillet 1975, la Cour de cassation a jugé que « le vendeur des hydrocarbures et affréteur du navire les transportant peut être considéré comme détenteur antérieur des déchets s'il est établi qu'il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage et que le producteur du produit générateur des déchets peut être tenu de supporter les coûts liés à l'élimination des déchets si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage ». Et, elle a censuré la

cour d'appel, en lui reprochant de n'avoir pas avoir tiré les conséquences légales de ses constatations selon lesquelles « *la société Total raffinage distribution avait produit le fioul lourd et que la société Total international Lid l'avait acquis puis vendu à la société Enel et affrété le navire Erika pour le transporter* ».

### **La portée de l'arrêt**

La décision rendue est de première importance. Dans un premier temps, elle reconnaît que les hydrocarbures déversés dans la mer constituent un déchet. Mais, ce faisant, la Cour de cassation n'a fait que suivre l'arrêt rendu par la CJCE.

Elle devait encore se prononcer sur le point de savoir si le vendeur d'hydrocarbures et affréteur du navire, avait « *contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire* ». Sur ce point la Cour de cassation a fait montre de son pouvoir créateur.

En premier lieu, la Cour de cassation a étendu la solution de la CJCE au vendeur du produit, affréteur du navire à l'origine de la pollution maritime, alors que la CJCE avait seulement visé le producteur.

En second lieu, la Cour de cassation a fait du principe posé par la CJCE une présomption irréfragable. Il suffit donc d'avoir produit le fioul, et de l'avoir acheté pour le revendre et d'avoir affrété le navire de transport, pour avoir « *contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire* ». En censurant l'arrêt pour n'avoir tiré les conséquences légales de ses propres constatations, la Cour de cassation considère en effet que le seul fait d'avoir produit le fioul et de l'avoir vendu et affrété un navire ont contribué au risque de pollution.

L'arrêt marque une évolution remarquable dans l'indemnisation des dommages par pollutions maritimes. En dehors de tout texte spécifique au droit maritime, sur la base du droit commun de l'environnement, la Cour de cassation fait peser sur le producteur et le vendeur affréteur du produit une obligation de réparation. A quoi s'ajoute que la formule utilisée par la Cour de cassation n'implique aucunement la démonstration d'une faute. Comme l'a souligné un auteur, « *l'arrêt n'emploie pas le mot faute et semble plutôt étayer la mise en cause possible de ces personnes sur la théorie du risque créé* »<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> A. VIALARD, La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21<sup>e</sup> siècle, DMF 2009.21, n° 13, note 9.

La Cour de cassation assure donc l'indemnisation d'une importante catégorie de dommages subis par les collectivités territoriales, à savoir les frais de nettoyage et de dépollution.

La solution a été critiquée en doctrine. Le professeur Vialard y a vu un dévoiement du principe « *pollueur-payeur* ». Selon lui, « *le fabricant d'un produit devenu déchet n'est un pollueur que s'il participe par son propre fait à la pollution causé par ce produit* » (*ibid.*, n° 13). L'auteur pointe encore une certaine injustice qui serait faite au producteur et au chargeur, en comparaison de la situation du transporteur, qui lui, bénéficie, en principe d'une limitation de sa responsabilité : « *non seulement le chargeur, mais en amont, l'industriel qui a produit la marchandise transportée par mer et devenue déchet par l'effet d'un naufrage, voient désormais suspendue au-dessus de leur tête de Damoclès d'un risque d'une responsabilité illimitée, là où le transporteur maritime – dont la défaillance de l'entreprise aura été la principale cause de l'accident -, ne sera tenu, pour sa part, que d'une responsabilité limitée* » (*ibid.*, n° 13, p. 28).

La solution permet donc de tenir à l'écart la convention CLC, avec laquelle la directive de 1975 est « *en conflit* », comme l'a résumé le professeur Cachard<sup>25</sup>.

En conclusion, le phénomène mondialisation des pollutions maritimes a appelé l'instauration d'un système international d'indemnisation. La convention CLC institue une responsabilité objective du propriétaire du navire, mais en limite le niveau. D'où l'intervention du FIPOL. Mais les moyens du FIPOL ne sont pas illimités, ce qui a pu appeler des critiques doctrinales<sup>26</sup>. L'imagination des juristes, quant à elle, ne connaît pas de limite et si elle trouve son pendant dans le pouvoir créateur du juge, on en vient à permettre l'indemnisation des victimes de pollutions maritimes, en dehors du système prévu à cet effet. N'assiste-t-on pas à la naissance d'un droit à indemnisation des victimes de pollutions par hydrocarbures ? Ce serait là une forme de réponse judiciaire à la lutte contre les pollutions maritimes.

<sup>25</sup> DMF 2008.704, obs. sur CJCE 24 juin 2008.

<sup>26</sup> A. VIALARD, Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages par hydrocarbures ?, DMF 2003.435 ; L. LE COUVIOUR, Après Erika : Réformer d'urgence le régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures, JCP 2008. I. 126.





---

LES PERSPECTIVES  
D'ÉVOLUTION NATIONALES  
ET EUROPÉENNES

---

# LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION NATIONALES ET EUROPÉENNES

Madame Maryvonne CAILLIBOTTE

Directrice des affaires criminelles et des grâces du ministère de la  
Justice et des Libertés

Mesdames,  
Messieurs,

Je partage avec Emmanuel Barbe la mission en cette fin de journée de brosser rapidement quelques perspectives d'évolution nationales et européennes au terme de ces passionnants échanges consacrés à la place de l'autorité judiciaire en matière d'action de l'État en mer et de sécurité des espaces maritimes.

Vous comprendrez que je laisserai à Emmanuel les vastes espaces européens, je me concentrerai davantage sur notre pré carré national.

Je dois cependant tout de suite vous indiquer que je ne respecterai pas l'intitulé de mon intervention !

En effet, les enjeux juridiques et les moyens d'action judiciaires existants ont déjà été brillamment rappelés aujourd'hui tant dans le domaine de la lutte contre la criminalité organisée en mer que de la protection de l'environnement maritime.

Lorsque ce colloque a été préparé et envisagé, il était juste de parler de perspectives d'évolution. Nous sommes aujourd'hui dans une autre phase puisque notamment la loi du 5 janvier dernier a considérablement modifié notre socle législatif.

Il m'apparaît donc que, plutôt que de parler de perspectives d'évolution, il convient d'évoquer les perspectives d'application et la mise en œuvre des évolutions déjà constatées, récentes pour certaines, plus anciennes pour d'autres.

Vous savez tous que la loi du 5 janvier 2011 a institué au sein du code de la défense, un régime juridique *sui generis* pour la rétention à bord des personnes interpellées dans le cadre de l'action de l'État en mer. Vous comprendrez donc aisément que je souhaite illustrer mon intervention en évoquant tout d'abord l'actualité.

Sur signalement d'un avion américain, une embarcation de type *go-fast*, sans nationalité, a été arraisonnée lundi 21 mars 2011 à 04 h 40 (heure locale), dans les eaux internationales au large du Costa Rica, par la frégate de la Marine nationale *Ventôse*, après tirs de neutralisation au niveau des moteurs.

Une quantité très importante de drogue - 2,7 tonnes de cocaïne en 92 ballots de 30 kilogrammes chacun - a été découverte et saisie. Cinq personnes de nationalités hondurienne et colombienne se trouvaient à bord et ont fait l'objet de mesures de coercition.

S'est ainsi présentée la route première occasion de mettre en œuvre les nouvelles dispositions de la loi du 5 janvier 2011.

L'initiative de cette loi, rappelons-le, a été prise à la suite de la décision de la Cour européenne des droits de l'homme à son encontre dans son arrêt *Medvedyev* du 10 juillet 2008, confirmé par un arrêt en grande chambre le 29 mars 2010, et a ainsi permis à la France de se conformer aux griefs retenus.

Dans notre affaire, le *Ventôse* ne pouvant accoster en Martinique que le vendredi 25 mars, soit quatre jours après l'interception, la saisine préalable du juge des libertés et de la détention (JLD) par le Parquet de Fort de France, avant l'expiration du délai de 48 heures, a donc été nécessaire en vue d'autoriser ou non la prolongation des mesures prises par les militaires français contre les « trafiquants présumés ».

Ce magistrat du siège a pu s'entretenir sans difficulté par téléphone satellite avec les mis en cause, avec l'assistance d'un interprète en langue espagnole, et avec des moyens de communications militaires sécurisés mis en place auprès des services du Commandement supérieur des forces armées aux Antilles.

Dès l'arrivée du bateau à quai à Fort-de-France le vendredi 25 mars, l'enquête judiciaire proprement dite a donc commencé, par la notification des gardes à vue.

Le JLD a ordonné dès mardi soir la prolongation des mesures restrictives pour une durée de 120 heures. La drogue a été détruite dans la journée de l'arrivée à quai, sur instruction du Parquet après pesée contradictoire et prélèvements d'échantillons.

Une quantité de drogue de 10 kg a même été conservée dans l'attente d'une commission rogatoire internationale (CRI) des Américains, qui sollicitent une remise de cette drogue dans la mesure où ils ont contribué par leurs renseignements aériens à l'arraisonnement.

Parallèlement, le procureur de la République a autorisé « l'océanisation » (destruction en pleine mer) par la Marine nationale du *go-fast*, s'agissant d'une embarcation dépourvue de tout pavillon, mais motorisée par 4 moteurs de 200 chevaux, et qu'il était impossible de ramener à terre.

Une législation spécifique aux Antilles permettait certes déjà ce type de destruction dans certaines conditions, mais la nouvelle loi généralise désormais sa possibilité, dès la phase administrative ou militaire, sous contrôle du Parquet, indépendamment de l'ouverture ultérieure éventuelle d'une enquête judiciaire.

Le procureur doit désormais être informé dans les plus brefs délais des mesures restrictives ou privatives de liberté, et saisir avant l'expiration du délai de 48 heures à compter de l'arraisonnement, le JLD.

Seul ce dernier peut autoriser ou non la prolongation de ces mesures, pour une durée de cinq jours, renouvelable. Ce contrôle porte sur les mesures privatives ou restrictives de liberté prises en haute mer aussi bien par les commandants d'unités de la Marine nationale, spécialement habilités, que par ceux de l'administration des douanes, qui n'ont ni dans un cas ni dans l'autre la qualité d'officiers de police judiciaire<sup>1</sup>.

Il ne peut s'agir en aucun cas d'une garde à vue, qui suppose l'application du code de procédure pénale.

L'originalité de ce contrôle judiciaire est qu'il intervient pendant la phase administrative de l'action de l'État en mer, indépendamment et par conséquent avant même l'ouverture d'une éventuelle enquête judiciaire en France.

La gestation de cette loi, consacrée non seulement à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer mais aussi à la lutte contre la piraterie maritime, a été portée par le ministère de la Défense.

Elle a permis au ministère de la Justice – associé à ce délicat travail d'élaboration législative - d'apprécier la très grande qualité de la collaboration avec les services juridiques de l'armée, de la Marine nationale et du Secrétariat général de la mer.

Il fallait en effet naviguer en respectant quelques balises :

<sup>1</sup> Les officiers de polices judiciaires de la gendarmerie maritime participent aussi à l'action de l'État en haute mer et ces nouvelles dispositions leur sont donc aussi applicables.

- les contingences et les contraintes opérationnelles de l'action en mer ;
- les exigences des juristes de Strasbourg chargés de faire respecter la Charte européenne des droits de l'homme ;
- celles de la jurisprudence de votre chambre criminelle ;
- et les impératifs nationaux de politique pénale.

Le résultat est là, à savoir une loi qui n'a pas échoué au fond d'un tiroir, ne s'est pas enlisée dans les sables du débat public, et a émergé après plus de deux années de labeur, en s'efforçant de surmonter les écueils par le respect des principes généraux de notre droit et de notre procédure pénale.

Seul l'avenir dira si cette loi du 5 janvier 2011 répond à toutes les difficultés que les militaires et les magistrats, les marins et les juristes, les politiques et les parlementaires ont recensées et tenté de résoudre ou de contourner, en refusant de se contenter de surfer sur la vague de la facilité.

Nous en sommes désormais aujourd'hui à préparer avec le ministère de la Défense nos circulaires respectives, afin de faciliter l'application de cette loi par les praticiens.

Qu'ils soient commandants de bâtiments de la Marine nationale ou magistrats du siège et du parquet, préfets maritimes ou délégués du gouvernement, tous sont susceptibles d'être confrontés à tout moment, comme on vient de le voir avec mon exemple, à des interpellations en haute mer, et ce avant toute ouverture d'une enquête judiciaire.

Le ministère de la Défense vient par ailleurs de nous consulter dans le cadre de la préparation d'un décret d'application de la nouvelle loi, afin de prévoir une habilitation spéciale complémentaire des commandants d'unité (commandants des bâtiments de l'État, officiers de marine embarqués sur ces bâtiments, mais aussi commandants des aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer).

En effet, ce texte devrait être pris très prochainement en Conseil d'État pour étendre aux actes de piraterie maritime les pouvoirs que ces personnes détiennent déjà pour constater, rechercher et appréhender les auteurs et complices des infractions entrant dans le champ d'application de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer (trafics de stupéfiants, immigration clandestine, pêche illicite et infractions à l'environnement maritime).

Mon exemple concerne certes un trafic de stupéfiants dans les Caraïbes, mais cette loi n'a pas vocation à voir mis en œuvre son nouveau régime de « rétention » des personnes suspectes en haute mer aux seules affaires de ce type, quand bien même elle est effectivement la conséquence de l'une d'entre elles (affaire du *Winner* devenue devant la Cour européenne des droits de l'homme l'affaire *Medvedyev*). La loi nouvelle pourra donc s'appliquer aussi bien :

- à l'occasion d'actes de piraterie contre des navires de commerce et des bateaux de croisière dans l'océan Indien ;
- lors d'arraisonnement de clandestins en Méditerranée (immigration illicite) ;
- en cas de pêches illicites en haute mer ou de pollution marine dans l'Atlantique (police des pêches ou de l'environnement maritime).

C'est dire l'étendue de son champ d'application.

Je voudrais donc évoquer dans ce domaine spécifique la protection de l'environnement et notamment de la lutte contre les pollutions maritimes volontaires, le panorama normatif existant, qui nous permet d'envisager les évolutions à venir en terme opérationnel et d'action publique.

En effet, les grandes catastrophes écologiques (naufrage de l'*Erika*, puis du *Prestige* notamment) ont accentué le renforcement de l'arsenal normatif de lutte contre les pollutions maritimes, mettant en évidence la nécessaire adaptation des règles à la spécificité du contexte.

Ce renforcement s'est fait dans deux directions.

## LE PANORAMA NORMATIF ET OPERATIONNEL

### Renforcement du dispositif législatif et réglementaire

Après une première aggravation des sanctions par une loi du 3 mai 2001, la loi du 9 mars 2004 « portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité » a aggravé les sanctions en élevant le maximum encouru à dix ans d'emprisonnement et un million d'euros d'amende pour les pollutions volontaires commises par les navires de grande taille.

L'amende peut être portée à une somme équivalente à la valeur du navire ou être accrue proportionnellement à la valeur du fret ou de la cargaison.

En plus de la responsabilité du capitaine du navire, celle du propriétaire, de l'exploitant ou de toute autre personne exerçant un contrôle dans la gestion ou la marche du navire peut être recherchée.

Géographiquement, les capacités de constatation des infractions s'appliquent dans les zones sous la souveraineté la juridiction française, c'est à dire jusqu'aux limites des zones économiques exclusives. Un problème particulier se posait en Méditerranée, où les zones économiques exclusives n'étaient pas définies. Pour remédier à cette lacune, la loi n°2003-346 du 15 avril 2003 et le décret du 8 janvier 2004 ont institué une « zone de protection écologique en Méditerranée », permettant ainsi à l'action répressive de l'État de s'exercer au-delà de la mer territoriale.

Récemment, la loi sur la responsabilité environnementale du 1<sup>er</sup> août 2008 a encore modifié le régime juridique existant, achevant ainsi la transposition de la directive communautaire (2005/35/CE) adoptée le 7 septembre 2005.

1. Les amendes susceptibles d'être prononcées sont désormais plafonnées à 15 millions d'euros dans les cas les plus graves<sup>2</sup>. Il n'est plus fait référence à la valeur de la cargaison ou du navire<sup>3</sup>. L'emprisonnement maximum encouru demeure dix ans.
2. La loi exclut le prononcé des peines d'emprisonnement aux ressortissants français lorsque la pollution intentionnelle ou non intentionnelle a été commise au-delà des eaux territoriales<sup>4</sup>.
3. La loi a introduit le concept communautaire de « *négligence grave* ». Il s'agit de la « *faute caractérisée qui expose l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne peut ignorer* ».

## **La spécialisation de l'institution judiciaire : les juridictions spécialisées du littoral (JULIS)**

L'article 6 de la loi n°2001-380 du 3 mai 2001 a modifié la rédaction de l'article L 218-29 du code de l'environnement relatif à la répression des rejets polluants de navires. Ainsi ont été créées des juridictions spécialisées pour le jugement des procédures relatives aux rejets polluants d'hydrocarbures.

<sup>2</sup> Antérieurement, l'indexation de l'amende sur la valeur de la cargaison pouvant valoir à un pétrolier transportant des centaines de milliers de tonnes de pétrole une amende de plusieurs milliards d'euros en cas de pollution.

<sup>3</sup> Amendement parlementaire à la demande des armateurs.

<sup>4</sup> Le droit en vigueur en raison de l'article 230 de la convention internationale du droit de la mer écartait l'application des peines d'emprisonnement pour les seuls navires étrangers en zone exclusive ou en haute mer.

Le décret n°2002-196 du 11 février 2002 a fixé le siège et le ressort des juridictions spécialisées. En métropole, les trois tribunaux du littoral maritime spécialisés sont les tribunaux de grande instance du Havre pour la zone Manche-Mer du Nord, de Brest pour la zone Atlantique et de Marseille pour la zone Méditerranée. Les tribunaux de grande instance de Fort de France, de Saint-Denis-de-la-Réunion et le tribunal de première instance de Saint-Pierre-et-Miquelon ont été désignés pour l'outre-mer.

L'article 29 de la loi n°2004-204 du 9 mars 2004 a inséré dans les codes de procédure pénale les articles 706-107 à 706-111 portant sur les règles relatives à la compétence juridictionnelle et territoriale des tribunaux spécialisés tout en apportant quelques modifications à ces dernières. Cette loi s'est attachée à simplifier les éventuels dessaisissements et à clarifier les critères de compétence.

- Les tribunaux du littoral partagent une compétence concurrente avec les juridictions visées par le nouvel article 706-109 du code de procédure pénale pour l'enquête, la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions de pollution volontaire ou involontaire commises dans la mer territoriale, les eaux intérieures et les voies navigables, ainsi que les infractions de pollution volontaire commises dans la zone économique exclusive ou la zone de protection écologique.
- Les juridictions concurrentes sont les juridictions de droit commun répondant aux critères fixés par les articles 43, 52, 382 et 706-42 du code de procédure pénale d'une part et les juridictions compétentes au regard des critères spécifiques que sont le lieu d'immatriculation du navire et le lieu où ce dernier peut être trouvé.
- Par ailleurs, si l'affaire est d'une grande complexité, le juge d'instruction initialement saisi peut se dessaisir au profit du tribunal de grande instance de complexité. La notion de « grande complexité » s'entend d'une procédure nécessitant des investigations financières, internationales ou ayant causé un préjudice écologique ou économique très important.
- Le tribunal de grande instance de Paris dispose d'une compétence exclusive pour enquêter, poursuivre, instruire et juger les infractions de pollutions involontaires (consécutives à un accident en mer) commises dans la zone économique exclusive ou la zone de protection écologique ainsi que toutes les infractions de pollution commises en haute mer par un navire battant pavillon français.

L'article 6 de la loi n°2008-757 sur la responsabilité environnementale du 1<sup>er</sup> août 2008 a modifié l'article 706-108 du code de procédure pénale afin que le tribunal de grande instance de Paris puisse connaître les infractions qui paraissent d'une grande complexité dès le stade de l'enquête.

Complétant le dispositif de spécialisation initié en 2001, examiné par le Parlement, le projet de loi sur la répartition des contentieux prévoit très prochainement, notamment au vu des excellents résultats en matière de pollutions marines volontaires et de la grande compétence de ces JULIS, d'étendre leur domaine de compétence aux pollutions maritimes involontaires commises dans les zones économiques exclusives (ZEE) et les zones de protection écologiques (ZPE).

## LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION PUBLIQUE

### **Une initiative régionale afin de mieux lutter contre les pollutions marines volontaires : le réseau des procureurs de la Méditerranée**

Créé à l'initiative du ministère de la Justice et plus particulièrement de la Direction des affaires criminelles et des grâces (DACG), ce réseau, qui se veut souple, informel et nettement circonscrit aux infractions de pollution marines volontaires, a pour but de favoriser les échanges entre les magistrats et autorités poursuivantes afin de pouvoir lutter plus efficacement contre les pollutions marines volontaires.

Une première rencontre, à titre expérimental, de neuf pays riverains (Algérie, Egypte, Espagne, France, Italie, Liban, Malte, Maroc, Tunisie) a été organisée les 8 et 9 juin 2009 par le ministère de la Justice et la Banque Mondiale à Marseille et financé par cette institution. Le but était de poser les bases d'un accord visant à créer un réseau des procureurs et parties poursuivantes afin de lutter contre les pollutions volontaires en Méditerranée.

Les objectifs de ce réseau visent à :

- échanger des informations et des expériences afin de dégager des bonnes pratiques et de faciliter l'adaptation des cadres législatifs et réglementaires nationaux si nécessaire ;
- sensibiliser les différents acteurs de la répression des pollutions maritimes et d'identifier leurs besoins en formation ;
- contribuer à une coordination opérationnelle et d'améliorer l'efficacité des poursuites ;

- développer des actions concrètes telles que des études de cas, une harmonisation de la rédaction des formulaires de constatation d'infraction, des sessions de formation conjointes (ENM, douanes, gendarmerie maritime ...), des analyses en commun des législations nationales, et un système de veille et d'information réciproque ;
- prévoir la désignation d'un référent par État afin de pouvoir poursuivre les échanges entre deux rencontres annuelles.

Depuis cette première rencontre des actions concrètes ont été entreprises :

- de manière bilatérale (stage professionnel bilatéral auprès d'un service d'enquêtes spécialisé en matière de lutte contre les atteintes à l'environnement ; mise en œuvre BSP sur fonds de coopération). Six magistrats marocains, égyptiens et algériens ont effectué un stage auprès de l'Office Central de Lutte contre les Atteintes à l'Environnement et à la Santé Publique du lundi 7 au vendredi 11 décembre 2009 ;
- des actions communes de surveillance maritime aérienne (opération OSCAR-MED réalisée du 12 au 16 octobre 2009) ;
- mise en place d'un groupe de travail sur la rédaction en commun d'un procès verbal type de constat d'infraction : le 16 décembre 2010, un groupe d'une quinzaine de personnes composé de magistrats français, italiens, espagnols, marocains et égyptiens, d'enquêteurs et d'experts en matière de pollution maritime s'est réuni. Les travaux réalisés doivent être présentés à l'occasion de la prochaine réunion plénière qui doit intervenir au mois de juin 2011.

### **Un guide méthodologique douane/justice sur les pollutions marines**

Ce guide est un outil de travail à destination des magistrats tant du parquet que du siège mais également des services et administrations habilités à constater les infractions de pollutions maritimes.

Il a été élaboré tout au long de l'année 2010 par un groupe de travail réunissant les magistrats de la DACG, des JULIS et des cadres spécialisés de la Direction générale des douanes. Il développe, dans une matière particulièrement complexe, non seulement les caractéristiques particulières des infractions et des poursuites en matière de rejets d'hydrocarbures par les navires, mais également les éléments techniques liés à ces pollutions.

Ma Direction participe également à l'élaboration interministérielle d'un guide méthodologique sur l'action de l'État en mer.

\*\*\*\*\*

Ces perspectives d'évolutions législatives et réglementaires, dans le domaine de l'action de l'État en mer et de la sécurité des espaces maritimes, s'inscrivent dans un contexte de réformes de grande ampleur, et de renouvellement de la politique nationale d'action publique.

Certaines de ces réformes ont été lancées depuis déjà quelques années afin que notre système judiciaire soit mieux armé juridiquement et procéduralement pour lutter plus efficacement contre la criminalité organisée : les procédures existantes, ont démontré leur efficacité, et peuvent donc être mises au service de l'action, plus spécifiquement de l'action en mer.

Je citerai ainsi pour mémoire, tant elles sont maintenant dans notre paysage, les juridictions interrégionales spécialisées (JIRS) 2004. Le législateur a décidé de donner à la justice des outils juridiques à la hauteur des enjeux en définissant des moyens procéduraux nouveaux (techniques spéciales d'enquêtes et procédures dérogatoires du droit commun) applicables au traitement des infractions les plus graves en matière de criminalité organisée, dans le cadre des affaires les plus complexes.

Les objectifs de cette loi Perben II sont de développer :

- la coordination des investigations ;
- le regroupement plus aisé des procédures ;
- l'efficacité des moyens d'enquête ;
- l'entraide pénale internationale ;
- l'utilité des sanctions ;
- l'harmonisation des politiques pénales.

Ainsi, huit tribunaux de grande instance (TGI) et leurs cours d'appel, ont été désignés pour connaître des contentieux susvisés dans le cadre d'une compétence interrégionale<sup>5</sup>.

Composées de magistrats spécialisés et habilités, s'appuyant sur le travail d'enquêteurs également hautement qualifiés, les JIRS se sont inscrites durablement dans le paysage judiciaire français et ont acquis au cours de leurs six années d'existence un

<sup>5</sup> Bordeaux, Fort de France, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Paris et Rennes.

réel savoir-faire en matière de coopération et d'entraide pénale internationale (mise en place d'équipes communes d'enquête, relation avec Eurojust, recours au mandat d'arrêt européen).

82 % des affaires JIRS en matière de criminalité organisée présentent des liens avec l'étranger.

Plus de la moitié des procédures suivies par les JIRS en matière de criminalité organisée concernent des infractions à la législation sur les stupéfiants, domaine criminel particulièrement concerné par notre sujet d'aujourd'hui.

Je voudrais aussi évoquer les nouveaux outils juridiques permettant d'être plus efficace pour combattre la criminalité organisée offerts par la LOPPSI 2<sup>6</sup> votée le 8 février 2011 – parmi lesquelles :

- la prolongation de la durée des interceptions téléphoniques autorisées en flagrance ou en préliminaire par le JLD sur requête du procureur (15 jours à un mois, renouvelable) ;
- le recours à la captation à distance de données informatiques dans les affaires de criminalité organisée ;
- l'affectation de certains biens aux services d'enquêtes ;
- plusieurs dispositions douanières accordant aux douaniers la possibilité de recourir à certaines techniques d'enquêtes (exemple : équipe commune d'enquête douanière, « coup d'achat douanier » en matière de trafic de stupéfiant).

L'ensemble de ces réformes a en toile de fond une volonté politique française constamment affirmée d'améliorer la sécurité de nos concitoyens, tant sur le plan national que sur le plan international, à propos duquel je voudrais faire mention des travaux actuellement en cours dans le cadre du G8.

En effet, parmi les sujets qui seront évoqués lors de ce sommet, auquel participera, pour la France, le ministre de l'Intérieur, plusieurs thématiques concernent, au moins indirectement, l'autorité judiciaire, parmi lesquels la question de comment intensifier les interceptions maritimes.

Le sous-groupe des affaires juridiques du groupe Lyon/Rome, au sein duquel la DACG est représentée, s'est réuni les 29 et 30 mars dernier, et a engagé des travaux sur cette thématique (projet franco-canadien).

<sup>6</sup> Loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure.

Ce projet vise à identifier les difficultés communes, ainsi que les contraintes juridiques et techniques qui doivent être prises en considération lors des opérations en mer pour assurer la validité de la procédure pénale ultérieure dont la prise en charge du navire suspect, de sa marchandise illicite ainsi que de son équipage.

Les travaux du G8 aborderont plus précisément le dispositif juridique qui encadre les suites judiciaires des saisies de stupéfiants en haute mer. La difficulté identifiée tenant au fait que les poursuites judiciaires sont de la compétence de l'État du pavillon du navire arraisonné, ou de celles de l'État arraisonnant lorsque les premières renoncent à leur compétence de principe.

Le ministère des Affaires étrangères souhaiterait examiner la possibilité de mettre en place un réseau fondé sur un ensemble d'accords qui autoriseraient les équipages de bâtiments ayant arraisonné en haute mer un navire se livrant au trafic illicite de stupéfiants, à transférer à terre les membres de l'équipage aux fins de le présenter à une autorité judiciaire compétente dans un État côtier.

Des obstacles juridiques demeurent néanmoins, et ma Direction les a fait connaître au ministère des Affaires étrangères, notamment relatifs à l'application de l'article 17 de la convention de Vienne.

Si les évolutions législatives, réglementaires, ont donc été fondamentales, nous permettent aujourd'hui d'en tirer les profits dans la lutte contre les infractions commises en mer, sous toutes ses formes, par leur mise en œuvre, le champ reste vaste.

Nous ne sommes qu'au début de nouvelles modalités d'action que d'autres instruments, et je pense à Eurojust, viendront enrichir très bientôt.

Je vous remercie de votre attention.



# L'UNION EUROPÉENNE ET LA SÉCURITÉ DES ESPACES MARITIMES

Monsieur Emmanuel BARBE

Secrétaire général adjoint aux affaires européennes,  
Premier ministre

La présente intervention se limite aux aspects de l'activité de l'Union européenne relatifs à la sécurité des espaces maritimes ayant pour base juridique les dispositions relatives aux chapitres « espace de liberté, de sécurité et de justice » du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). La sécurité y est donc envisagée sous l'angle des risques criminels ou migratoires (au sens de l'immigration clandestine).

## LE DOUBLE INTÉRÊT À AGIR DE L'UNION EUROPÉENNE

L'Union européenne, pour reprendre une terminologie judiciaire, possède un double intérêt à agir en matière de sécurité des espaces maritimes : d'une part, son environnement maritime est marqué ; d'autre part, en raison de la création de l'espace de libre circulation Schengen, les problèmes de sécurité maritime ne concernent pas les seuls États membres côtiers.

### L'environnement maritime de l'Union européenne

La simple vision d'une carte permet immédiatement de comprendre à quel point la sécurité des espaces maritimes, dont certains sont à haut risque, concerne l'Union européenne.

**La Méditerranée** est évidemment au centre de l'attention, au moins des pays du Sud de l'Europe, principalement pour des raisons migratoires. Ces risques sont très normalement passés au premier plan avec l'évolution de la situation en Afrique du Nord depuis le « printemps arabe ». Ils ne doivent pas être les seuls à retenir l'attention : en effet, la Méditerranée est également une zone importante de transits pour nombre d'activités criminelles, non compris le trafic de migrants : stupéfiants, contrefaçon sont les principales activités pouvant être citées, mais la gamme est évidemment plus large.

**La mer Noire** doit aussi retenir l'attention : elle opère en effet la jonction entre pays tiers (Russie, Turquie, Géorgie et l'Ukraine) et deux États membres, Bulgarie et Roumanie qui devraient à terme entrer dans l'espace Schengen. Cette zone pourrait donc présenter un risque aussi bien pour l'immigration clandestine que pour les autres formes de trafics.

**La mer Baltique**, parce qu'elle offre un accès de la Russie sur cette partie de l'Europe, doit également être mentionnée, mais bien entendu plutôt comme un facteur de risques en matière de trafics liés à la criminalité organisée.

Enfin, **l'Atlantique**, qui constitue la route en provenance de l'Afrique de l'Ouest, est également une importante zone de risque, aussi bien pour la source possible d'immigration clandestine qu'en tant qu'elle est désormais identifiée comme la principale route de transit de la drogue en provenance de l'Amérique du Sud<sup>1</sup>.

### La problématique particulière de l'espace Schengen



Créé en 1985 par cinq États membres fondateurs de l'Union européenne, l'espace Schengen est composé des territoires de 25 États ; si la plupart sont des États membres de l'Union européenne, certains sont des pays tiers (Norvège et Islande<sup>2</sup>, Suisse, Lichtenstein) ; par ailleurs, certains États membres ont décidé de ne pas en faire partie (Royaume-Uni, Irlande et Chypre, en raison de son problème avec la Turquie) ; d'autres devraient le rejoindre prochainement, comme la Bulgarie et la Roumanie. Dans le cas de ces deux derniers pays, il convient de souligner que leur adhésion à l'espace Schengen aboutira à créer une continuité territoriale de la Grèce aux autres États membres de l'espace Schengen.

<sup>1</sup> Voir à cet égard le pacte européen pour la lutte contre le trafic international de drogue : démanteler les routes de la cocaïne et de l'héroïne (8821/10 ; registre des documents du Conseil des ministres de l'Union européenne).

<sup>2</sup> La présence de Norvège et Islande dans l'espace Schengen était nécessaire pour permettre l'accession des pays nordiques, liés à ces deux premiers pays par un espace de libre circulation.

L'appartenance à l'espace Schengen signifie, d'une part, la libre circulation, c'est-à-dire l'absence de contrôles aux frontières intérieures<sup>3</sup>, pour les ressortissants des États membres comme pour ceux des pays tiers, à l'intérieur de cet espace ; d'autre part, que chaque État membre possédant une frontière extérieure de l'Union européenne doit la surveiller pour le compte des autres.

Dans ces conditions, tout État membre est concerné par la sécurité des espaces maritimes : lorsque Bulgarie et Roumanie seront entrées dans l'espace Schengen, la France aura une frontière maritime non seulement sur la mer Baltique, mais encore sur la mer Noire. Quant à la Hongrie, pays sans rivage, elle possède en réalité plusieurs frontières maritimes en vertu de son appartenance à l'espace Schengen.

L'existence de l'espace Schengen est à l'origine de la plupart des politiques conduites par l'Union européenne en matière d'espace de liberté, de sécurité et de justice, dans la mesure où, dans un tel espace, toute action d'un État membre peut avoir des conséquences pour les autres.

## LES ENTRAVES A L'ACTION DE L'UNION EUROPÉENNE

En dépit d'un intérêt à agir évident, l'action de l'Union européenne est cependant entravée par quatre facteurs.

### **Un intérêt à géométrie variable**

En dépit de l'espace Schengen, on peut constater que la préoccupation vis-à-vis de la sécurité des espaces maritimes varie considérablement selon les États membres : ainsi, les pays du Sud sont évidemment particulièrement préoccupés par la situation en Méditerranée, mais peuvent avoir tendance à ignorer les problématiques par exemple de l'Atlantique. Par ailleurs, il est certain que les pays qui n'ont pas de frontières maritimes se sentent quoi qu'il en soit moins concernés par ces questions.

Ceci a pour conséquence :

- qu'il n'est pas toujours simple de déterminer des politiques de sécurité maritime intéressant avec la même intensité tous les États membres ;
- corrélativement, les États membres sont souvent plus intéressés par des coopérations régionales que par une action de l'Union européenne.

<sup>3</sup> Les règles régissant cette matière sont contenues dans le « règlement 562/2006 établissant un code frontières Schengen » (JOUE L 105/1 du 13.4.2006)

Ce double phénomène n'est pas propre à la sécurité maritime. Ainsi, la conception du pacte sur la drogue<sup>1</sup> part justement de l'idée d'un intérêt inégal des États membres vis-à-vis des différentes zones géographiques.

### **L'Union européenne n'est pas un État**

L'Union européenne n'est pas un État (pas encore se plaindront certains ou se réjouiront d'autres), de sorte qu'elle ne dispose pas en propre des moyens nécessaires pour agir : elle doit nécessairement utiliser les moyens des États membres, dans un domaine maritime constitué d'immenses espaces où l'on se déplace lentement avec des moyens extrêmement onéreux, aussi bien en matériel qu'en personnel. Or, la capacité des États membres en matière navale est évidemment très variable : elle varie selon la taille de l'État membre et selon qu'il possède ou non un accès à la mer. A cette première difficulté s'en ajoute une autre : dans certains États membres, il est difficile, voire impossible, d'envisager de mettre des moyens militaires à disposition de missions essentiellement civiles, pour des raisons historiques faciles à comprendre.

L'enjeu de doter l'Union européenne, évidemment à travers son agence Frontex, d'une capacité autonome européenne est donc essentiel : le règlement<sup>4</sup> instituant cette Agence a fait l'objet d'intenses discussions en vue de sa révision<sup>5</sup> (infra).

### **Les questions de sécurité restent de la responsabilité des États membres**

Aux termes de l'article 72 TFUE, le maintien de l'ordre public et la sauvegarde de la sécurité intérieure restent de la responsabilité des États membres. De fait, il s'agit de domaines dans lesquels il est particulièrement difficile pour l'Union européenne d'être une force contraignante. Tout au plus peut-être elle être une force d'entraînement (souvent d'ailleurs en apportant un financement, ce qui est une forme de solidarité européenne non négligeable).

En particulier, le monopole de toute intervention répressive d'un État membre sur son propre territoire reste, pour la plupart des États membres, une contrainte constitutionnelle pratiquement infranchissable. En matière de sécurité maritime, on retrouve cette même limitation à propos de la question des interventions dans la mer territoriale ou sur un navire battant pavillon d'un État (infra : Schengen de la mer).

<sup>4</sup> JOUE L 349/1 25 novembre 2004

<sup>5</sup> COM(2010) 61 final

JOUE C 115/1 du 4.2.2010

## **Les spécificités du droit de la mer**

Enfin, le droit de la mer, comme l'a illustré Edwige Belliard, contient des spécificités qui rendent l'intervention législative de l'Union européenne difficile : globalement, ce droit semble procéder d'une philosophie de liberté de circulation pas toujours facile à combiner avec celle du contrôle qui préside à la sécurité. Par ailleurs, les sources de ce droit sont par essence multilatérales, de sorte que l'Union n'a pas à ce jour, à notre connaissance, fondamentalement fait évoluer le droit de la mer (à part dans le domaine du rapprochement du droit matériel (*infra*)).

L'ensemble de ces contraintes se retrouve dans les différentes composantes de l'action de l'Union. A cet égard, on peut relever que la question de la sécurité de la mer (du point de vue répressif) n'est pas un thème en soi dans le programme de Stockholm<sup>6</sup> qui l'évoque seulement, dans quelques passages, principalement sur le volet migratoire.

## **LES DIFFÉRENTS CHAMPS D'INTERVENTION DE L'UNION EUROPÉENNE**

Pour les raisons évoquées plus haut, il convient de distinguer entre les actions régionales, qui associent des pays tiers, et l'action relevant strictement des États membres.

### **Les actions impliquant des groupes d'États membres**

Pour les besoins de l'exposé, nous distinguerons entre actions thématiques et actions régionales. Cependant, les actions thématiques sont souvent régionales ou vice-versa.

### **Les actions thématiques**

#### ***Le trafic de stupéfiants***

Plusieurs organismes régionaux d'échange d'informations ont été développés ces dernières années dans le domaine de la lutte contre le trafic de stupéfiants, avec des succès inégaux.

<sup>6</sup> JOUE C 115/1 du 4.2.2010

Le MAOC-N, fruit d'une initiative française lancée en 2002, est situé à Lisbonne. Il a une mission de renseignement, d'échange d'informations et de coordination en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants par voie maritime et aérienne dans l'Atlantique.

Le centre comprend des officiers de liaisons de la police et des douanes mais aussi des officiers de marine et des juristes. Il a déjà enregistré de bons résultats (une centaine de navires suspects ont été recensés, plus de 87 opérations faisant appel à des moyens provenant d'au moins 11 pays différents ont été menées, plus de 40 tonnes de cocaïne et plus de 20 tonnes de haschich ont été saisies).

Il est opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2007 et regroupe la France, l'Irlande, les Pays-Bas, l'Espagne, l'Italie, le Portugal et le Royaume-Uni. La Grèce, l'Allemagne, les États-Unis, le Cap Vert et le Maroc y disposent d'un statut d'observateurs, tout comme la Commission européenne et Europol. Le MAOC-N est bien entendu ouvert à tous les États membres.

A Toulon, le CECLAD-M, une structure du même ordre, mais avec des membres différents, cherche encore sa voie.

Enfin, deux plateformes ont été installées en Afrique de l'Ouest (à Accra - Ghana et à Dakar -Sénégal), la première à l'initiative du Royaume-Uni, la seconde de la France.

En application du « pacte sur la drogue », ces centres devraient être appelés à devenir des instruments privilégiés dans la lutte contre le trafic de drogue : à cette fin, ils doivent être très prochainement reliés entre eux par un réseau informatique sécurisé (SIENA) mis en place par Europol sous l'autorité des États membres. Enfin, il est également prévu qu'Europol leur fournisse un soutien analytique.

### ***Les opérations douanières conjointes***

Le Groupe de travail coopération douanière (GCD) a, pour un certain nombre d'années, contribué avec succès à une coopération par la mise en œuvre d'opérations douanières conjointes (ODC). Ces enquêtes sont menées avec l'objectif global de favoriser et d'améliorer l'efficacité de la coopération opérationnelle entre les administrations des États membres engagés dans la lutte contre les infractions à la législation douanière. Même si elles peuvent concerner l'ensemble de l'Union européenne, ces opérations sont le plus souvent régionales et organisées par un nombre limité d'autorités douanières des États membres pour faire face à une menace régionale spécifique.

La dernière opération en date en matière de coopération douanière en mer, en septembre 2010, est l'opération *Ulysse*. Elle visait à limiter l'immigration illégale par la mer par le moyen de patrouilles navales en Méditerranée et dans l'Atlantique. Elle est le fruit d'une coopération entre l'Espagne, la France, le Portugal, l'Italie et le Royaume-Uni. Cette coopération a été lancée comme projet pilote d'une future police commune des frontières maritimes.

### **Les coopérations géographiques régionales**

Deux coopérations géographiques régionales peuvent être citées (il y en a sûrement d'autres) :

#### ***Le Groupe d'action contre la criminalité organisée dans la mer Baltique***

Le Groupe d'action contre la criminalité organisée dans la région de la mer Baltique<sup>7</sup> a été créé en 1996 pour lutter contre la criminalité organisée dans cette région. Il comprenait : Russie, Suède, Lituanie, Lettonie, Estonie, Finlande, Danemark, Norvège et Allemagne. S'y sont ajoutées la Pologne et l'Islande.

Il comporte une présidence tournante, d'une durée d'une année.

Il s'agit principalement d'une plateforme d'échanges d'information à caractère stratégique et de coordination. Elle permet ainsi de mettre en relation, si besoin, toutes les autorités régionales susceptibles d'intervenir dans la lutte contre la criminalité organisée (douanes, polices, gardes frontières, autorités judiciaires).

#### ***« La synergie de la mer Noire »***

On citera plus particulièrement, à propos de ce projet, beaucoup plus vaste que la seule question de la sécurité maritime<sup>8</sup>, le Centre d'information et de coordination des frontières dans la région de la mer Noire. Basé à Burgas (Bulgarie), il fournit des informations sur les activités illégales menées dans la région et favorise les échanges d'informations entre les garde-côtes.

<sup>7</sup> Baltic Sea Task Force on Combating Organized Crime

<sup>8</sup> Voir à cet égard la communication de la Commission sur la synergie de la mer Noire, une nouvelle initiative de coopération régionale COM/2007/0160 Final

En dépit des informations fournies au Conseil par les États membres y participant, il n'est pas toujours aisé de savoir si ces structures ont un rôle opérationnel avéré. Les États membres concernés essaient toujours de les rattacher aux activités de l'Union (ainsi sont-elles mentionnées dans le programme de Stockholm) ; en réalité, leur aspect européen n'est pas toujours prononcé, notamment parce qu'elles associent des États non membres, ce qui pose d'ailleurs des difficultés juridiques lorsqu'il s'agit de financer ces opérations.

## **Les actions impliquant tous les États membres**

L'Union européenne est intervenue principalement sur deux fronts : pour se doter d'outils opérationnels communs ; pour faire évoluer le cadre législatif pouvant concerner le domaine de la sécurité maritime.

### **Le cadre opérationnel**

#### ***L'agence Frontex***

Il était important que la politique commune de surveillance des frontières pût disposer, à l'instar de la justice (Eurojust) et de la police (Europol), d'un organe intégré de surveillance des frontières extérieures. Frontex, agence pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures, a été créée par le règlement 2007/2004 du 26 octobre 2004<sup>9</sup>.

Son siège est à Varsovie. Depuis 2010, elle dispose d'un bureau spécialisé au Pirée, près d'Athènes. Ses principales missions sont :

- la coordination de la coopération opérationnelle entre les États membres en matière de gestion des frontières extérieures. C'est dans ce cadre que sont organisées des patrouilles communes en mer (principalement en Méditerranée), par des moyens navals ou aéronautiques<sup>10</sup>. De telles opérations sont financées par Frontex ;
- l'assistance aux États membres pour la formation des garde-frontières nationaux. Frontex établit à cette fin des normes communes de formation ;
- l'analyse des risques : Frontex établit ainsi les parcours des filières d'immigration

<sup>9</sup> JOUE L 349/1 du 25.11.2004

<sup>10</sup> Ces opérations posent un sérieux problème de doctrine d'emploi. En effet, lorsqu'elles sont déployées en haute mer ou au large des côtes des États membres, elles ont souvent un effet attractif pour les filières qui organisent l'immigration clandestine. C'est pourquoi, le Conseil cherche de plus en plus à encourager des opérations de Frontex au large des côtes et au plus près des pays de provenance, au soutien des autorités de ces pays, pour dissuader le départ d'embarcations clandestines. Ceci suppose évidemment des accords préalables entre ces pays tiers et Frontex, pas toujours aisés à obtenir.

clandestine, véritable fléau notamment en Méditerranée où elles sont responsables chaque année d'un grand nombre de décès. Cette capacité de l'agence a été largement mise à contribution ces derniers mois pour le suivi des phénomènes migratoires en provenance d'Afrique du Nord ;

- le suivi de l'évolution de la recherche dans les domaines présentant de l'intérêt pour le contrôle et la surveillance des frontières extérieures ;
- l'assistance aux États membres dans les situations nécessitant une aide technique et opérationnelle renforcée aux frontières extérieures. A cet égard, le Parlement européen et le Conseil ont adopté, le 11 juillet 2007, un règlement<sup>11</sup> instituant un mécanisme de création d'équipes d'intervention rapide aux frontières (RABIT<sup>12</sup>), déployé en Grèce durant l'hiver 2010-2011 ;
- la fourniture aux États membres de l'appui nécessaire pour organiser des opérations de retour conjointes.

La situation en Grèce, principal lieu d'entrée sur le territoire Schengen des clandestins, comme celle née du « printemps arabe », ont montré à quel point il était indispensable pour l'Union européenne de développer plus encore cette capacité commune.

C'est pour cette raison que le règlement Frontex fait l'objet, depuis une année, d'une révision dont la négociation s'est achevée en juillet 2011. Parmi les évolutions notables, on peut citer :

- la possibilité pour Frontex de collecter des données à caractère personnel pour les transmettre à Europol. Autrement dit, à l'occasion d'opérations communes en particulier sur des embarcations transportant des clandestins, il sera possible à Frontex de transmettre les données nominatives recueillies à des fins d'analyses criminelles. Naturellement, un solide dispositif de protection des données devrait encadrer cette collecte et cette transmission ;
- la capacité pour l'agence de contribuer à l'acquisition, par les États membres, de moyens (en particulier des navires) dont un pourcentage de l'activité sera consacré à la lutte contre l'immigration illégale dans le cadre des activités de Frontex. Cette mesure de nature incitative, fortement soutenue par la France, pourrait constituer un bon moyen de remédier à l'inégalité entre États membres dans la mise à disposition de moyens ;
- la prise en compte, dans le règlement de l'Agence, de la possibilité de vols groupés organisés, financés et directement affrétés par Frontex pour des opérations de reconduite conjointes au niveau européen.

<sup>11</sup> JOUE L199/30 du 31.7.2007

<sup>12</sup> Rapid Border Intervention Team (règlement (CE) No 863/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 instituant un mécanisme de création d'équipes d'intervention rapide aux frontières. JOUE 31 juillet 2007 L199/30.

Dans ses conclusions, le Conseil européen du 24 juin 2011 a placé très largement Frontex au cœur du dispositif Schengen, que ce soit dans le mécanisme d'évaluation de la performance des États membres que dans la gestion des crises migratoires.

### ***Le réseau européen de patrouilles communes (EPN)***

Le Réseau européen de patrouilles (*European Border Patrols Network – EPN*), a été créé à la demande du Conseil européen de décembre 2006 qui a invité Frontex à établir un réseau permanent de patrouilles côtières aux frontières méridionales de l'UE.

Ce réseau de surveillance et de contrôle des frontières maritimes a été mis en œuvre en deux phases. La première phase (EPN I) a débuté en mai 2007. Elle concerne la coordination des patrouilles maritimes et aéronavales des États du Sud de l'UE qui ont des frontières communes. La seconde phase (EPN II) a pour objectif de mettre en place des centres nationaux de coordination (NCC) pour assurer de façon permanente les activités de coordination, voire des opérations communes de patrouilles entre les États membres du Sud de l'UE. L'agence Frontex a quant à elle pour mission de coordonner la coopération opérationnelle entre les centres de coordination nationaux des États membres.

Le maillage du Réseau européen couvre actuellement sept zones géographiques dans lesquelles interviennent l'ensemble des États membres concernés : la France, la Grèce, l'Italie, Malte, l'Espagne et Chypre.

L'idée est bien de mettre en place un système de coordination mais aussi de mutualisation des moyens et de partage de l'information afin d'éviter que des zones soient « trop » surveillées et d'autres pas assez, voire pas du tout. La mise en place, à moyen terme, du système européen de surveillance des frontières (Eurosur), devrait utilement compléter ce dispositif de mise en commun de l'information entre États membres (cf. point III-C-A).

### **Le cadre législatif : la directive sur la pollution en mer**

Ainsi qu'il a été dit, le droit de la mer est difficile à faire évoluer, même pour l'Union européenne. C'est ainsi qu'à ce jour, rien n'a été entrepris par elle pour faire évoluer les règles d'entraide judiciaire en matière pénale<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> On pourra cependant saluer la création, à l'instigation du SG MER et de la Direction des affaires criminelles et des grâces du ministère de la Justice et des Libertés, du réseau des procureurs et des enquêteurs pour lutter contre la pollution maritime volontaire en Méditerranée. JOUE L 208/52 du 27.10.2009 COM(2008) 68 final

Il convient cependant de mentionner une exception importante : la directive 2009/123 CE du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions<sup>14</sup>.

L'adoption de cette législation a été fortement compliquée par des questions de compétence (liées à l'ancienne structure en piliers de l'Union européenne) que le traité de Lisbonne a heureusement réglées. La directive incorpore dans le droit européen des obligations internationales (convention Marpol), oblige les États membres à incriminer les infractions. Malheureusement, en raison de ces péripéties juridiques, le texte manque cruellement de règles sur la compétence des juridictions, pourtant indispensables, de même qu'il ne prévoit plus le « réseau d'information entre États membres », prévu dans une décision-cadre annulée par la CJUE, qui aurait pu constituer un embryon de législation en matière d'entraide judiciaire en pénale.

Il faut espérer que la Commission européenne proposera prochainement des améliorations à ce texte.

### **Les perspectives d'évolution**

De nombreuses améliorations de l'action de l'Union européenne dans le domaine de la sécurité maritime sont possibles. Je souhaite évoquer quelques pistes qui semblent particulièrement prometteuses, aussi bien dans le domaine opérationnel que législatif.

#### **Eurosur**

Dans une communication du 13 février 2008<sup>15</sup>, la Commission européenne a proposé la création d'un système européen de surveillance des frontières dénommé Eurosur. Son objectif principal est une meilleure coordination des moyens des États membres dans la surveillance des frontières, dans un premier temps en Méditerranée.

Il s'agit d'un projet très ambitieux, qui implique différentes politiques de l'Union (recherche, JLS notamment via Frontex). En raison de la complexité d'une telle réalisation, un projet pilote, dont la France fait partie, a été lancé dès 2008 dans le but de développer des prototypes fonctionnels aidant à déterminer la technologie appropriée et le coût approximatif de la coopération et du partage de l'information

<sup>14</sup> JOUE L 208/52 du 27.10.2009

<sup>15</sup> COM(2008) 68 final

entre les autorités maritimes sectorielles, ainsi que les premiers éléments du système définitif. La Commission devrait déposer une proposition législative, certainement un projet de règlement, d'ici la fin 2011 en vue d'un système opérationnel à l'horizon 2013.

### **Schengen de la mer : la mutualisation des moyens d'intervention**

Dans le système Schengen, il est possible pour les autorités de police d'un État membre de procéder à des filatures ou à des arrestations sur le territoire d'un autre. Ce système est très largement utilisé dans les zones transfrontalières, même si évidemment, tous les États membres ne consentent pas les mêmes possibilités, notamment pour des raisons constitutionnelles, ce qui est par exemple le cas pour la France.

L'idée d'étendre ces possibilités, pour l'instant limitées aux frontières terrestre, aux zones maritimes n'est pas nouvelle. Elle a par exemple fait l'objet dans le milieu des années 2000 d'une négociation trilatérale, malheureusement interrompue pour des raisons contingentes, entre la France, l'Italie et l'Espagne. Transposé dans le domaine maritime, un tel système permettrait, dans l'hypothèse où un navire battant pavillon d'un État membre serait repéré et suivi par la marine d'un autre État membre, de continuer la poursuite, voire de procéder à l'arraisonnement, dans l'hypothèse où aucun navire de l'État membre du pavillon ne serait dans la capacité d'intervenir. Un système d'autorisation préalable, le cas échéant tacite, serait mis en place.

Un tel projet pose évidemment des problèmes constitutionnels, en premier lieu à la France. Pour autant, il constituerait à l'évidence une avancée importante, la mer étant, comme je l'ai indiqué, un endroit très grand où l'on se déplace très lentement, et partant, où une telle possibilité constituerait un progrès notable. Une réflexion est en cours au niveau interministériel pour mesurer si des avancées dans ce domaine sont possibles.

En cette période de fin d'année scolaire, où l'on remet aux élèves leurs bulletins, il semble donc que l'appréciation portée sur la politique de l'Union européenne en matière de sécurité maritime pourrait être : « *bien, mais pourrait mieux faire compte tenu de ses moyens* ».



# CONCLUSIONS : QUELLE ÉVOLUTION DU DROIT POUR MIEUX SÉCURISER L'OCÉAN ?

Professeur Jean-Pierre QUENEUDEC  
Président de l'Académie de marine

Invité à tirer les conclusions de cette journée, il me faut commencer par présenter des excuses aux différents intervenants pour avoir butiné sans vergogne les diverses variétés de fleurs qu'ils nous ont présentées. L'auteur de ces conclusions s'est bien gardé, en effet, de venir avec un texte rédigé à l'avance, qu'il aurait ensuite fallu adapter à la réalité des débats. Il s'est efforcé, au contraire, de suivre Charles Péguy, pour qui il n'y avait « *rien de pire qu'une pensée toute faite* ». Aussi a-t-il tenté simplement de rassembler et de mettre en forme quelques éléments glanés depuis ce matin dans la quinzaine d'interventions que l'on a pu entendre. On comprendra, dès lors, que la tentative de « polyphonie maritimo-judiciaire » présentée en guise de conclusion comportera quelques fragments qui seront joués tantôt un ton au-dessus, tantôt un ton au-dessous de la note.

Pour ce colloque consacré à la place et au rôle de l'autorité judiciaire dans l'action de l'État en mer en vue d'assurer la sécurité des espaces maritimes, l'ordre du jour comportait trois aspects fondamentaux. Il s'agissait de prendre d'abord la mesure des enjeux de l'action de l'État en mer, puis d'inventorier les moyens d'action juridique, et d'esquisser enfin les perspectives d'évolution tant au plan national qu'au niveau européen.

Nous avons donc été amenés à envisager à la fois les aspects opérationnels et la dimension juridictionnelle de l'action de l'État en mer. Les aspects opérationnels concernent naturellement au premier chef les marins chargés de l'action en mer, tandis que la dimension juridictionnelle est évidemment avant tout l'affaire des magistrats. Toutefois, dans l'un et l'autre cas, il a fallu garder constamment présentes à l'esprit les dispositions de la convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer qui est ici « *la référence normative essentielle* », comme l'a souligné dans ses propos introductifs monsieur le procureur général près la Cour de cassation.

Aussi m'a-t-il semblé qu'il convenait de rappeler, d'une part, la position des marins face aux exigences du droit et, d'autre part, la situation des magistrats face aux spécificités du milieu marin, avant de conclure par quelques réflexions regroupées sous un titre de fable : le marin, le juge et la convention sur le droit de la mer. Ce sont là les trois points qui vont être développés.

## LES MARINS FACE AUX EXIGENCES DU DROIT

Le droit n'est pas seulement un sujet de savoir, c'est aussi un objet de croyance, au sens où l'entendait Dostoïewski dans *Les possédés*. Comme dans *La rose et le réséda*, où Aragon parlait de « *celui qui croyait au ciel et celui qui n'y croyait pas* », il y a celui qui croit au droit et celui qui n'y croit pas. De ce point de vue, le doute n'est pas permis : les marins croient au droit.

Les amiraux Launay et de Saint-Salvy nous ont amplement montré qu'en France la Marine nationale était convaincue de la vertu supérieure du droit, même si le commissaire général Velut y a apporté un sérieux bémol en concédant, dans un aveu de taille : « *Parfois le juridique nous agace et le judiciaire nous chagrine* ».

Les marins qui sont mis à contribution dans des opérations de sécurité et de lutte contre les crimes et délits en mer agissent en principe dans un cadre juridique balisé. Force est toutefois de reconnaître qu'il arrive quelquefois à ces balises juridiques d'être sujettes à une dérive plus ou moins importante, ce qui oblige alors à traiter certaines affaires au nom du pur pragmatisme.

Selon les relations concrètes que nous en ont faites les avocats généraux Loubens et Charpenel, le pragmatisme et l'improvisation apparaissent ainsi bien souvent comme les deux mamelles de l'action de l'État en mer dans la zone Antilles-Guyane. A tel point qu'un humoriste pourrait être tenté d'y voir un nouvel épisode des tribulations de Tintin et du capitaine Haddock dans les Caraïbes.

De même, avons-nous appris qu'il existait en Méditerranée, particulièrement dans le canal de Corse, une forme de « *yojo juridique* » entre les différentes zones maritimes sous juridiction nationale. Le juriste ne peut s'en offusquer, car cela fait partie de ces réjouissances inattendues que réserve parfois le droit même à ses servants les plus austères.

Devant les constats qui ont pu être dressés de certaines lacunes, insuffisances ou inadaptations, diverses propositions ont vu le jour.

On s'est notamment demandé, en ce qui concerne la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants par voie maritime, s'il ne convenait pas de dissocier nettement la récupération ou la saisie des produits et le traitement réservé, d'une part, au navire ou à l'embarcation et, d'autre part, aux personnes impliquées dans le trafic, c'est-à-dire à l'équipage.

De même, en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer, on a prôné un renforcement des moyens de lutte dans la mer territoriale et la zone contiguë, c'est-à-dire jusqu'à une distance de 24 milles marins au large des côtes. On a, de surcroît, envisagé un accroissement et un meilleur encadrement des coopérations et des actions conjointes ou communes dans l'espace Schengen en ayant en vue les espaces maritimes concernés ; ce qui a même conduit M. Barbe à évoquer l'institution d'un éventuel « *Schengen de la mer* ».

De manière générale, on s'est également interrogé sur la façon dont pourrait être mieux assurée la traduction du principe de liberté de la preuve. L'admission de procès-verbaux d'infraction dressés par des agents étrangers constituerait à coup sûr un grand pas dans cette direction. En raison du principe de territorialité du droit pénal, cela nécessiterait toutefois la conclusion d'accords internationaux appropriés sur une base de réciprocité, ce qui n'est pas toujours chose aisée à réaliser et à mettre en œuvre.

Les marins ne sont donc pas toujours en mesure de satisfaire pleinement à toutes les exigences du droit. Qu'en est-il des magistrats confrontés aux spécificités du milieu marin ?

## LES MAGISTRATS FACE AUX SPÉCIFICITÉS DU MILIEU MARIN

L'activité juridictionnelle ne peut ignorer les contraintes physiques du milieu dans lequel se déroule l'action de l'État en mer, qu'il s'agisse des conditions météorologiques et de l'état de la mer ou de la situation du ou des navires en cause. De même ne peut-elle ignorer la particularité tenant au temps imparti pour qu'une décision soit prise par les autorités responsables de l'action en mer. Parlant au nom de la gendarmerie maritime, le colonel Strub a fort bien montré la difficulté de toute action de police en mer.

Convient-il alors d'envisager une adaptation des règles de procédure ou tout au moins d'adapter l'application qui en est faite dans le cadre de l'action de l'État en mer ?

Dans son arrêt rendu dans l'affaire *Medvedyev* le 29 mars 2010, la Cour européenne des droits de l'homme a tenu à rappeler que : « *La spécificité du contexte maritime ... ne saurait aboutir à la consécration d'un espace de non-droit au sein duquel les équipages ne relèveraient d'aucun régime juridique susceptible de leur accorder la jouissance des*

*droits et garanties prévus par la convention ...* ». Il y a là assurément l'affirmation d'un principe d'une grande importance.

On ne peut néanmoins se départir d'une certaine perplexité lorsque la Cour déclare ensuite que « *les requérants ont été privés de leur liberté durant toute la traversée, dès lors que le cap suivi par le navire était imposé par les militaires français* ».

Et, comme le rappelait tout à l'heure Mme le conseiller Ponroy, les magistrats européens en ont tiré la conclusion selon laquelle « *la situation des requérants sur le Winner après l'arraisonnement, en raison des restrictions subies, équivalait en fait à une privation de liberté* ». Or, ont-ils estimé, cette privation de liberté ne faisait pas l'objet en l'espèce d'un accord entre la France et l'État du pavillon (le Cambodge) susceptible de représenter un « *droit clairement défini* » au sens de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, même si la note verbale cambodgienne sur laquelle se fondait l'action des autorités françaises apparaissait en l'occurrence comme une source de droit pouvant être qualifiée d'accord international.

Ici aussi, des suggestions et propositions ont été avancées, puisque le Secrétaire général de la mer, dès l'ouverture de nos débats, a formé le souhait que ce colloque puisse apporter une contribution à la mise en œuvre de la stratégie nationale pour les océans définie par le récent *Livre Bleu*.

Il a ainsi été question d'inviter les magistrats à bord des navires participant à l'exercice de la fonction garde-côtes. Ne faudrait-il pas aller plus loin et prévoir, dans les programmes de l'École nationale de la magistrature, des séances de travaux pratiques en mer ?

Corrélativement, ne serait-il pas souhaitable de développer dans les écoles de la marine, notamment au sein de l'École navale et de l'École militaire de la flotte, l'enseignement du droit de la mer et du droit pénal, ainsi que de la procédure pénale ? Et ce, d'autant plus que les juristes opérationnels de la Marine nationale que sont les commissaires risquent d'être bientôt sacrifiés dans le pot-au-feu de l'interarmistation ?

Tout en sanctionnant l'action de l'État français dans l'affaire *Medvedyev*, les juges de la Cour européenne des droits de l'homme ont eux-mêmes avancé une suggestion, sur laquelle la directrice des affaires juridiques du ministère des Affaires étrangères n'a pas manqué d'attirer l'attention. Selon la cour de Strasbourg :

*« Au regard tant de la gravité que de l'ampleur du problème posé par le trafic de stupéfiants, une évolution du droit international public qui consacrerait le principe selon lequel tous les États auraient compétence par exception à la règle de l'État du pavillon constituerait une avancée significative dans la lutte contre cette activité illicite. Cela permettrait d'aligner le droit international relatif au trafic des stupéfiants sur ce qui existe déjà depuis longtemps pour la piraterie. »*

Une telle suggestion est d'une extrême importance et d'une brûlante actualité. Elle n'est pas sans rappeler les remarques formulées dans un autre contexte par le Tribunal international du droit de la mer, lorsqu'il eut à connaître d'affaires de prompt mainlevée de saisie de navires sur la base de l'article 292 de la convention sur le droit de la mer, au sujet de la pêche illicite non déclarée et non réglementée, en particulier dans les affaires du *Camouco* et du *Monte Confurco* en 2000 et 2001.

Ce qui nous amène à envisager précisément la situation de la convention de 1982 sur le droit de la mer.

## **LE MARIN, LE JUGE ET LA CONVENTION**

Les lacunes et les insuffisances du droit sont plus particulièrement ressenties par les marins chargés de l'action de l'État en mer et les magistrats chargés des poursuites et du jugement. D'où l'impérieuse nécessité du perfectionnement et de l'adaptation de notre législation nationale, comme le soulignait fort opportunément la directrice des affaires criminelles et des grâces du ministère de la Justice en prenant notamment l'exemple de la récente loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer.

Sans doute faudrait-il appliquer pleinement le conseil du chancelier d'Aguesseau, pour qui *« La sagesse du Législateur serait de faire le même progrès que la malice de l'homme afin que chaque mal trouvât son remède, chaque fraude sa précaution, chaque crime sa peine. »*

Est-ce transposable dans l'ordre international ? La question mérite d'autant plus d'être posée que, de différents côtés, on a vu fleurir des propositions de modification de la convention des Nations unies sur le droit de la mer. Plusieurs de ces propositions ont émané de certaines organisations non gouvernementales, représentants auto-proclamés de la société civile. Qui plus est, certains responsables

politiques n'ont pas été insensibles à quelques propos de « café du commerce », où les « *faut qu'on* » le disputent presque toujours aux « *n'y a qu'à* ».

Le marin s'en inquiète. Le juge le redoute.

La convention de 1982 est certes imparfaite. Elle aurait gagné à être plus précise sur certains points. Cela tient pour une large part au fait que ce texte, souvent considéré comme une « constitution complète pour les océans », a été élaboré sans projet de départ, contrairement aux conventions de Genève de 1958 qui avaient été adoptées sur la base d'un projet d'articles mûrement établi par la Commission du droit international des Nations unies. De surcroît, les dispositions de la convention ont été négociées sur une base purement politique, c'est-à-dire en cherchant constamment le compromis, puisque la règle présidant à leur adoption était celle du consensus. Or chacun sait que, dans le cadre de la société internationale, l'accord des États se fait toujours sur le plus petit commun dénominateur.

Toutefois, la procédure de révision de ce texte conventionnel est extrêmement lourde. En outre, sa mise en œuvre présente des risques importants, dans la mesure où toute modification du texte risquerait d'entraîner la rupture des grands équilibres sur la base desquels ses dispositions ont été rédigées.

C'est pourquoi il est certainement plus sage et aussi plus aisé d'ajouter à la convention de 1982 des textes conventionnels complémentaires. Quelques compléments se sont déjà révélés nécessaires. Il suffit de mentionner l'accord sur la pêche des grands migrants, les dispositions introduites dans l'article 17 de la convention de Vienne de 1988 sur le trafic des stupéfiants, la convention de Rome de 1988 sur la lutte contre le terrorisme et son protocole de 2005, le protocole de Palerme pour la Méditerranée et l'accord de San José pour les Caraïbes.

Faudrait-il envisager d'élargir les compétences du Tribunal international du droit de la mer en matière de lutte contre les pollutions marines, comme l'a proposé M. l'avocat général Boccon-Gibod ? Pourrait-on améliorer les conditions de réparation des dommages de pollution en suivant les suggestions envisagées par Me Le Prado ? Il serait à coup sûr présomptueux de parier dans l'immédiat sur de telles évolutions.

Cette journée de colloque aura au moins eu le mérite incontestable de dissiper quelques illusions qui entouraient parfois la place de l'autorité judiciaire au regard de l'action de l'État en mer. Il reste encore à savoir si, au regard des impératifs de la sécurité maritime, Claude Roy avait raison d'écrire dans *Le rivage des jours* :

*« Lorsqu'on a perdu toutes ses illusions, il reste à perdre l'illusion suprême, qui est de se croire sans illusions. »*

ISSN 1292-5497

Dépôt légal octobre 2011  
Achevé d'imprimer au 3<sup>e</sup> trimestre  
Imprimeur Bedi Sipap  
Maquette elo



# L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER ET LA SÉCURITÉ DES ESPACES MARITIMES : LA PLACE DE L'AUTORITÉ JUDICIAIRE

---

Colloque organisé par  
la Cour de cassation et la Marine nationale  
1<sup>er</sup> avril 2011

Ce colloque, organisé conjointement par le parquet général de la Cour de cassation et la Marine nationale, en lien avec le Secrétariat général de la mer, a réuni des magistrats et des officiers de la marine confrontés aux affaires de protection de l'environnement marin et de lutte contre les activités illicites. La confrontation des différents points de vue a permis de faire un état précis des nouveaux enjeux liés à la sécurité des espaces maritimes et d'envisager les améliorations à apporter à notre organisation maritime et judiciaire pour lui permettre de répondre, dans les meilleures conditions, aux attentes de nos concitoyens.

Cette rencontre, qui atteste de l'intérêt croissant de la Justice et de la plus haute juridiction de l'ordre judiciaire pour les espaces maritimes, a constitué une occasion exceptionnelle d'échanges sur le droit de la mer au sein de la Cour de cassation.



**N°1 - Octobre 2011**  
Centre d'études supérieures de la Marine

