



Gazette de la Chambre

Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : François Arradon - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin

La pollution maritime et les moyens de répression ; réflexions sur quelques décisions récentes

Olivier Raison - Avocat au Barreau de Marseille

Après les naufrages de l'*Erika* et du *Prestige*, il était difficile de ne pas stigmatiser l'attitude peu scrupuleuse de certains acteurs du transport maritime et c'est dans ce contexte que le législateur français est intervenu en 2004 pour renforcer le dispositif de lutte contre les pollutions par hydrocarbures en mer (Loi 2004-204 du 9 mars 2004 - JORF 10 mars 2004 4567). La portée de ce texte est d'attribuer une compétence spéciale à trois juridictions du littoral pour les infractions commises dans la zone économique exclusive ou dans la zone de protection écologique, d'accroître sensiblement le montant des condamnations qui peuvent être mises à la charge des capitaines, notamment en matière de rejets volontaires (article L.218-10 et L. 218-21 du Code de l'environnement) et enfin de faire peser la charge du paiement de l'amende sur l'armateur dans certaines circonstances (pour une étude approfondie voir Christophe Marques « *La répression des rejets illicites d'hydrocarbures 1983-2003 : 20 ans d'évolution législative et jurisprudentielle* » DMF 2004 p.307).

Certains ont vu dans ce nouveau dispositif un véritable enjeu de politique de pénale (Marc Rivet « *La lutte contre les pollutions maritimes en Méditerranée : Un enjeu de politique pénale* » DMF 2005 p. 579). Certes, les pouvoirs publics avaient dès 2002 inscrit la lutte contre les pollutions maritimes parmi leurs priorités comme en témoigne l'Instruction ministérielle du 15 juillet 2002 (J.O. n°231 du 3 octobre 2002) ; mais dix huit mois après l'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions, le bilan semble mitigé. En effet, la mise en œuvre du texte démontre les difficultés de concilier les aspirations écologistes partagées par le plus grand nombre avec le respect des principes élémentaires du droit pénal comme par exemple la présomption d'innocence.

Ainsi, les décisions les plus récentes témoignent des limites liées à l'exercice de l'action publique (I) et les incertitudes qui entourent l'admission des modes de preuve (II).

I - Les limites liées à l'exercice de l'action publique.

La répression des pollutions maritimes ne déroge pas à la règle : l'exercice de l'action publique est confié au Ministère public. Néanmoins, s'agissant d'un véritable droit pénal spécial, il est permis de s'interroger sur le choix des moyens d'enquêtes (1) et le respect des principes élémentaires du droit pénal (2).

1/ Le choix des moyens d'enquêtes :

L'étude des décisions les plus récentes démontre que les membres du parquet conservent quasi-systématiquement toute la maîtrise de l'enquête et se refusent à ouvrir une information judiciaire (TGI Brest 4 novembre 2003 navire « *LIA* » DMF 2004 p. 113 ; TGI Brest 18 novembre 2003 navire « *CMA-CGM VOLTAIRE* » DMF 2004 p.115 ; TGI Marseille 6 septembre 2004 navire « *CIMIL* » inédit ; TGI Marseille 13 décembre 2004 navire « *PANAREA PRIMO* » inédit ;).

Pourtant les dispositions du Code de procédure pénale (articles 706-107 et suivants), prévoient expressément que l'instruction des infractions en matière de pollution des eaux marines et des voies ouvertes à la navigation maritime peut être confiée à un juge d'instruction. L'article R. 312-11 du Code de l'organisation judiciaire fixe précisément la liste et le ressort des juridictions compétentes pour connaître de la poursuite, de l'instruction et du jugement de ces infractions.

Il paraît donc surprenant que dans une matière que le législateur a qualifiée de spéciale, l'autorité judiciaire compétente s'affranchisse de la faculté qui lui est offerte d'ouvrir une information judiciaire pour instruire ces dossiers.

Il en résulte que l'enquête est souvent bouclée en moins de 24 heures et se résume au constat effectué par l'agent habilité, aux photographies (même si cela n'est pas systématique - cf TGI Marseille 6 septembre 2004 navire « *CIMIL* » inédit) et s'il y a déroutement du navire à l'interrogatoire du capitaine et du chef mécanicien par la gendarmerie maritime ainsi qu'à l'inspection du navire par les inspecteurs des affaires maritimes. Sur la base des éléments recueillis dans ce laps de temps très court, le capitaine se voit notifier une convocation par officier de police judiciaire pour une audience de jugement.

Ce moyen d'enquête ne permet aucune confrontation des protagonistes, aucune inspection approfondie du navire, aucune analyse sérieuse des documents du bord et notamment du Registre des hydrocarbures et encore moins le prélèvement et l'analyse d'échantillons du produit rejeté.

En droit, rien ne s'oppose à la désignation d'un juge d'instruction. En revanche, il serait souhaitable que ces dossiers soient véritablement instruits par des magistrats spécialisés avant d'être soumis aux formations de jugement. C'est d'ailleurs la solution que semble suggérer le Tribunal de Grande Instance de Paris dans l'affaire du navire « *LE PROVENCE* » (TGI Paris 3 novembre 2004 DMF 2005 p. 596) en soulignant les défaillances « *de la direction d'enquête* ». Pour le Professeur Bouloc ces décisions « *mettent en évidence l'insuffisance des moyens alloués aux autorités de poursuite, et la nécessité d'une formation* » (Bernard Bouloc commentaire sous TGI Paris 3 novembre 2004 DMF 2005 p. 596).

La pollution marine et les moyens de répression ; réflexions sur quelques décisions récente (suite et fin)

L'absence d'instruction risque en réalité de porter atteinte directement aux principes du droit pénal.

2/ Le respect des principes du droit pénal.

En vertu des principes du droit pénal, l'autorité en charge des poursuites doit établir de manière certaine l'élément matériel et l'élément moral de l'infraction avant de notifier au capitaine sa convocation. En matière de délit de pollution volontaire (articles L.218-10 du Code de l'environnement) cela suppose de rapporter la preuve de la nature de la substance polluante et du caractère volontaire du rejet qui doit bien entendu être imputable à un navire déterminé.

Or, l'analyse des décisions de jurisprudence démontre que les poursuites sont souvent engagées sur la base de simples présomptions de culpabilité (TGI Marseille 6 septembre 2004 navire « CIMIL » inédit ; Rennes 13 janvier 2005 navire « CMA-CGM VOLTAIRE » DMF 2005 p. 605).

Les parquets s'appuient fréquemment sur les seules observations visuelles de l'agent ou simplement les photographies pour asseoir leurs poursuites. Les formations de jugement n'hésitent pas alors à relever l'insuffisance de ces éléments de preuve et à rappeler que le doute profite systématiquement au prévenu (TGI Paris 3 novembre 2004 navire « LE PROVENCE » DMF 2005 p. 596 et Paris 23 mars 2005 DMF 2005 599). C'est l'application du principe de la présomption d'innocence inscrit à la fois dans l'article préliminaire du Code de Procédure pénale et dans l'article 6-2 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales.

En outre, il n'est pas rare que le ministère public se contente de constater l'arrêt du rejet après le premier contact radio pour établir le caractère volontaire de l'infraction. Sur ce point la jurisprudence reste encore incertaine : pour certains ce simple constat établit le caractère volontaire du rejet (TGI Marseille 6 septembre 2004 navire « KHALLED IBN AL WALEED » DMF 2005 p. 232) alors que pour d'autres « on ne peut pas déduire de la cocomitance de l'arrêt du rejet et du contact radio avec l'aéronef le caractère volontaire des faits » (TGI Brest 15 juin 2004 navire « NOVA HOLLANDIA » DMF 2005 p. 228)

Le respect des principes du droit pénal amène en réalité à s'interroger sur la force probante des moyens de preuve permettant de caractériser l'infraction de pollution maritime.

II – Les incertitudes qui entourent l'admission des modes de preuve.

« Se contenter de la seule apparence, c'est préjuger »

(Bernard BOULOC « Apparences d'hydrocarbures et présomption d'innocence » DMF 2005 n°661, p. 589.)

Le code de l'environnement (article L.218-28) prévoit que les procès verbaux dressés par les agents habilités font foi jusqu'à preuve du contraire. Ces documents sont rédigés le plus souvent sur la base des observations visuelles de ces mêmes agents et des photographies prises lors du survol des navires.

A la lecture du texte précité, il est permis de penser que les observations visuelles ou photographies font foi de ce qui a été vu. Cela devrait donc permettre d'imputer un rejet à tel ou tel navire ou d'établir que le rejet a cessé après la vacation radio avec le navire.

En revanche, il paraît bien improbable que les observations visuelles et/ou les photographies permettent de caractériser de manière certaine la nature du rejet. C'est pourtant sur la base des seules photographies ou observations visuelles que les parquets établissent l'existence d'une nappe d'hydrocarbure sans avoir recours au prélèvement d'échantillons.

Sur ce point, la jurisprudence semble faire preuve de réalisme.

Certaines juridictions ont admis la force probante des photographies aériennes (CA – Rennes 19/09/1996 DMF 1997 p.100) mais il n'y a rien de systématique (CA – Rennes 22/02/1983 DMF 1983 p. 436 ; TGI Paris 3/11/2004 et CA – Paris 23/03/2005 DMF 2005 p. 596 et 599).

En revanche, lorsqu'aucune justification n'est donnée sur le rejet, la jurisprudence semble s'en tenir aux simples photographies (CA – Rennes 13/01/2005 DMF 2005 p. 605).

Reste que la force probante des prélèvements effectués par le bord pour justifier le rejet par le nettoyage des fonds de ballast du navire a déjà été admise (TGI – Brest 29/03/2005 DMF 2005 p. 618).

Cette solution paraît fondée à plusieurs titres : d'abord parce que seule l'analyse d'un prélèvement peut permettre de déterminer avec certitude la nature du rejet et ensuite parce que le prélèvement d'échantillons est prévu par de nombreux textes : le « manuel sur la pollution des mers par les hydrocarbures » établi à la suite de l'accord Bonn, la Résolution OMI A 542 (13) du 17 novembre 1983 dans son appendice 2, l'Instruction ministérielle du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes par référence à la résolution OMI A 542 (13), les « procès-verbaux » type de constatation de pollution remplis par les agents habilités et enfin le CEDRE qui dans son guide opérationnel évoque l'expérience suédoise des bouées d'échantillonnage (Guide opérationnel, « L'observation aérienne des pollutions pétrolières en mer » Cedre page 55).

En conclusion, même si les photographies aériennes sont utiles en matière de pollution maritime, il paraît indispensable qu'elles soient corroborées par d'autres éléments factuels (inspection technique du navire, prélèvements d'échantillons, etc.) pour caractériser l'infraction. D'aucuns dénoncent alors l'absence de moyens mis la disposition des autorités de poursuites, mais il ne faut pas se tromper d'objectif : si les moyens font défaut, il appartient aux tribunaux de mettre les pouvoirs publics devant leurs responsabilités. La lutte contre les pollutions maritimes n'en sera que plus efficace.

