Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon. SOKALIKE versus OCEAN JASPER

Patrick Chaumette

▶ **To cite this version:**

Patrick Chaumette. Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon. SOKALIKE versus OCEAN JASPER. Neptunus, 2007, 13 (3), pp.1-7. hal-03806866

HAL Id: hal-03806866

https://nantes-universite.hal.science/hal-03806866

Submitted on 8 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Neptunus, revue électronique,
Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes,
Vol. 13, 2007/3
http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo.php

Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon.
SOKALIKE versus OCEAN JASPER

Patrick CHAUMETTE
Professeur de droit à l'Université de Nantes

Le 17 août 2007, peu avant 3H30, le caseyeur de Roscoff Sokalique, immatriculé à Morlaix, faisant 19,5 mètres, était très vraisemblablement abordé par le cargo Ocean Jasper, vraquier de 80m immatriculé aux îles Kiribati, hors des eaux territoriales. L'abordage a eu lieu par mer calme, à 60 miles d'Ouessant. A la suite de trois grands chocs, le navire a sombré en moins de 10 minutes. Six marins ont embarqué dans les radeaux de survie, le patron Bernard Jobard a signalé le naufrage, mais n'a pu rejoindre le second radeau et s'est noyé.

Le Cross Corsen a reçu le message de détresse, relayé par un autre navire de pêche, puis directement le signal de la balise de détresse. Il a identifié les navires susceptibles d'être impliqués dans l'abordage, par les transpondeurs AIS qui équipent les navires de commerce. A la demande du procureur de la République de Morlaix, la préfecture maritime de Brest a dépêché deux avions des Douanes et de la marine Nationale, un remorqueur militaire et un aviso. L'Ocean Jasper présentait des traces de peinture sur son flanc tribord et un comportement suspect. Chargé d'acier, il venait de Saint-Pétersbourg et faisait route vers la Turquie ; il se serait déroute lui-même vers le lieu du naufrage, puis plus tard reprenait sa route à faible vitesse.
La compagnie turque a accepté que le navire soit dérouté sur Brest, en vue d'une inspection par le centre de sécurité des navires. Des dégâts ont été constatés, mais aussi des déficiences techniques conduisant à une rétention du navire. Le procureur et la gendarmerie maritime ont entendu l'équipage du vraquier, azerbaïdjanais, turcs, géorgien ; le second azerbaïdjanais, était de veille à la passerelle. Il existe vraisemblablement une infraction aux règles internationales de navigation, définies par la Convention COLREG, une non-assistance à personne en danger au minimum, défini par le code pénal français.

L'abordage du Sokalike révèle des violations des règles de navigation, une non-assistance à personne en danger. Une procédure en France nécessite-elle l'autorisation de l'Etat du pavillon ? Si l'Etat du pavillon dispose de compétences, elles ne sont pas exclusives. Le droit pénal français assure la protection des ressortissants nationaux même hors du territoire national, dans une logique de souveraineté nationale. Il appartient à l'Etat du pavillon de nous démontrer qu'il est digne du « dépaysement » de la procédure pénale, ce qui semble actuellement oublié.

Une autorisation de l'Etat du pavillon ?

La convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer a aussitôt été évoquée, notamment son article 97 qui donne compétence en haute mer à l'Etat du pavillon ; l'Etat dont

le marin est le ressortissant serait aussi susceptible d'intervenir pour engager des poursuites pénales. Il était aussi possible d'évoquer la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres évènements de navigation. Le déroutement du navire à Brest fut volontaire. De même, il fut indiqué que c'est de manière volontaire que l'équipage a répondu aux questions des enquêteurs. Le Ministère des affaires étrangères a demandé à Kiribati de renoncer à entamer une procédure, de manière à permettre un procès en France ; une autorisation de Kiribati fut même évoquée par le Ministre de l'Agriculture et de la Pêche. Notre nouveau président a obtenu l'accord de son homologue Anote Kong pour la poursuite de l'enquête en France, l'immobilisation du navire le temps de l'enquête. Notre président s'est rendu à Plouescat, lors des funérailles de Bernard Jobard, apportant sa compassion aux rescapés ; il n'a pu y annoncer un miracle, le « dépaysement » du procès en France. L'ensemble des discours à laisser croire que l'Etat du pavillon disposait d'une compétence exclusive. Qu'en pense le Minsitère de la Justice ?

Kiribati n'a pas démontré qu'il était un Etat maritime sérieux, sans complaisance, qu'il était susceptible d'engager une enquête sérieuse, technique, ou même le moindre procès. Le Kiribati Ship Registry est situé à Singapour, ce qui a permis très récemment un développement de l'immatriculation, de 7 à 50 navires, de l'Ocean Jasper par exemple de propriété turque, mais géré par Ocean Jasper Shipping, société des îles Marshall, retenu par le port state control en Egypte et en Grèce en 2006 et 2007 (Le Marin, n° 3137, 24-8-2007). Est-ce bien le pavillon d'un Etat ou un pavillon commercial, discount, de plus ?

Le ministre de l'archipel chargé des Transports a indiqué avoir ouvert une enquête maritime, un représentant devrait arriver à Paris. Une saisie conservatoire du navire a été entreprise auprès du Tribunal de Commerce de Brest, à la demande de l'assureur du Sokalique, de la famille du patron et de l'ENIM, ce qui ouvre le volet civil et indemnitaire de ce drame.

L'Etat du pavillon sans exclusivité.

Il nous semble nécessaire de féliciter le procureur de la république de Morlaix d'avoir exercer son métier dans le cadre des textes applicables, sans attendre l'autorisation de qui que ce soit, au moins dans un premier temps. Mais l'absence d'ouverture d'une procédure judiciaire, l'absence de contrôle judiciaire sur le capitaine et/ou l'officier de veille interrogent, et même plus.

Si la compétence de l'Etat du pavillon est indéniable, cette situation internationale ouvre un conflits de lois et un conflit éventuel de juridictions. La compétence de l'Etat du pavillon a permis de juridiciser la haute mer, qui ne saurait être une zone de non-droit ; les abordages et autres incidents de navigation sont ainsi « territorialisés » en quelque sorte, alors que les eaux territoriales sont sous la juridiction de l'Etat côtier. En haute mer, les juges français sont compétent pour traiter des abordages, incidents de navigation et autres infractions, intervenant à bord d'un navire sous pavillon français.

Cette compétence de l'Etat du pavillon n'est pas exclusive : l'article 3 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 permet à un Etat d'engager des poursuites à l'encontre de ses nationaux, dès lors que ces derniers ont commis des infractions à bord de navires battant pavillon étranger. La convention envisage donc un autre chef de compétence, fondé sur la nationalité de l'auteur de l'infraction. L'article 113-6 du code pénal français reprend cette logique : « *La loi pénale française est applicable à tout crime commis par un Français hors du territoire de la République. Elle est applicable aux délits commis par des Français hors du*

territoire de la République si les faits sont punis par la législation du pays où ils ont été commis. Il est fait application du présent article lors même que le prévenu aurait acquis la nationalité française postérieurement au fait qui lui est imputé. » Des comptes doivent être rendus à la mère patrie, pas seulement pour des infractions commises en France (v. art. 689 C. Proc. Pénale).

L'internationalisation du travail maritime ne permet guère aux Etats fournisseurs de marins ni de protéger leurs ressortissants, ni de poursuivre et sanctionner leurs ressortissants. L'Azerbaïdjan pourrait nous garantir la mise en oeuvre d'une enquête, une mise en examen et des poursuites pénales contre les officiers responsables, en cas de retour au pays. Qu'en est-il et qu'en sera-t-il ?

De la protection des gens en mer.

S'il existe une compétence pénale personnelle active, vis-à-vis de l'auteur d'une infraction, il existe aussi une compétence pénale passive vis-à-vis de la victime d'une infraction. Selon l'article 113-7 du code pénal : « *La loi pénale française est applicable à tout crime, ainsi qu'à tout délit puni d'emprisonnement, commis par un Français ou par un étranger hors du territoire de la République lorsque la victime est de nationalité française au moment de l'infraction.* » Ce texte a justifié l'initiative du procureur de la République de Morlaix.

Le 7 décembre 1995, le capitaine du cargo chypriote AJ1 a été condamné à deux années d'emprisonnement, sans sursis, par le tribunal correctionnel des Sables d'Olonne pour délit de fuite et non-assistance à personne en danger, après avoir abordé le chalutier sablais Mattanza, le 1er mai 1994, en haute mer, alors que l'équipage avait été secouru par un autre navire. Aucune démarche n'avait été entreprise par Chypre, Etat du pavillon, devenu membre de l'Union européenne seulement en 2004.

En août 2002, un chalutier des Sables d'Olonne, le Cistude, fut percuté par le Bow Eagle, un cargo chimiquier battant pavillon norvégien au large de l'île de Sein. Le cargo avait poursuivi sa route sans s'arrêter et quatre des sept marins français, embarqués à bord du chalutier, avaient été portés disparus. L'enquête ayant permis d'identifier le navire responsable, l'officier de quart au moment des faits, ressortissant philippin, a été condamné à cinq ans de prison ferme pour infractions aux règles de navigation par un tribunal de Bergen, tribunal norvégien compétent au regard de la loi du pavillon pour connaître de ce naufrage (*Naufrage du Cistude, procès en Norvège*, Le Marin 7 mars 2003). La Norvège a montré de bout en bout qu'elle était un Etat du pavillon sérieux. Le tribunal norvégien n'ayant retenu que des infractions à la navigation, la famille de l'une des victimes s'est efforcée d'obtenir un second procès en France pour non assistance à personne en danger, infraction inexistante en Norvège. Ni le juge d'instruction des Sables d'Olonne, ni la cour d'appel de Poitiers n'ont suivi cette demande, en 2003. Le commandant du pétrolier néerlandais Arklow Ranger, impliqué en 2002 dans le naufrage du chalutier sablais Pepe Roro, a été condamné pénalement à Rotterdam. Malte instruit l'abordage et la naufrage du navire cherbourgeois Klein Familie, Malte faisant des efforts très récents pour sortir de la complaisance, étant devenu membre de l'Union européenne en 2004.

La Norvège, les Pays-Bas, Malte plus récemment, sont des pays européens, membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen. En l'absence de poursuites, de procès sérieux, de sanctions, outre les relations diplomatiques, la France pourrait porter plainte auprès de la Cour de Justice des Communautés Européennes. Qu'en serait-il dans le

cas d'un navire libyen, pays ayant récemment mis en lumière la dépendance totale de sa justice vis-à-vis du pouvoir politique, sa capacité à condamner des innocents et à protéger des coupables d'actes graves.

Myopie ou défaut de perspective ?

D'une part, compte tenu d'une victime française, les pouvoirs publics français doivent mettre en oeuvre leurs compétences en applications du code pénal et du code de procédure pénale. Cela fut bien fait.

D'autre part, si l'Etat du pavillon, informé de la procédure, décide de s'en saisir, nos pouvoirs publics doivent demander des garanties, tout simplement le respect par l'Etat du pavillon de ses obligations internationales et de l'Etat de droit. La France ne peut se dessaisir que si une enquête maritime sérieuse s'avère possible, compte tenu d'une bonne administration maritime et de recours à des experts, si un procès équitable est envisageable, si l'indépendance de la justice est garantie. Il ne s'agit pas de demander une autorisation diplomatique : c'est l'Etat du pavillon qui est demandeur, afin de maintenir sa protection à ses armateurs, bons et mauvais. C'est donc à l'Etat du pavillon d'apporter les garanties du respect de ses obligations internationales.

Enfin, pour l'avenir, la sécurité maritime est autant liée au respect de la veille visuelle à la passerelle qu'au secours en mer. Le délit de fuite et la non-assistance, étant deux comportements contraires à la solidarité des gens de mer, pourraient justifier une compétence universelle, ouvrant à tout Etat d'escale une compétence pénale. La justice française pourrait de son côté poursuivre la jurisprudence Mattanza : l'Etat du pavillon, s'il remplit les conditions nécessaires est compétent sur les violations des règles de navigation ; la France protège ses marins pêcheurs et la solidarité maritime, chaque fois qu'un de ses navires est abordé et n'est pas secouru, car cela dépasse les simples règles de navigation.

Le départ de Brest du capitaine, du second et d'un matelot, azeris, vers la Turquie ou l'Azerbaïdjan, circulant librement, nous rapproche de plus en plus du bricolage, de l'amateurisme et de l'incompétence. Rien ne semble appris de l'expérience, aucune coordination interministérielle ne paraît fonctionner. Selon les informations disponibles, le secrétariat interministériel de la mer serait sans juriste, au moins provisoirement. Le dossier a d'abord été pris en charge par le Ministère des Affaires étrangères, qui connaît bien la Convention de Montego Bay, mais seulement quand à l'Etat du pavillon, ce qui réduit d'entrée la problématique, qui ignore les textes français, code pénal et code de procédure pénale. Le Ministère de l'Agriculture et de la Pêche a repris la brève note du Quai d'Orsay ; il en fut de même préalablement du palais de l'Elysée. Le Ministère de la Justice a d'autres préoccupations. La coopération interministérielle semble introuvable. Début octobre, le reste de l'équipage se prépare à retourner au pays.

L'Etat côtier sans exclusivité.

Dans le journal Le Marin du 21 septembre 2007 (p.3), « Armateurs de France » a plaidé pour l'exclusivité de la loi du pavillon. Depuis l'abordage du navire turc Boz Court par le vapeur français Lotus, le 12 août 1926, la France défend le seul rattachement à la loi du pavillon en cas d'abordage. Le 7 décembre 1927, la Cour permanente Internationale de Justice a donné raison à la Turquie, qui a condamné l'officier français de quart au moment de l'abordage à 80 jours d'emprisonnement, à la suite du décès de 8 passagers et marins turcs. La CPIJ a estimé que les limites de l'indépendance des Etats ne se présumait pas, que la Turquie, compte tenu

de la nature juridique du navire, portion du territoire de l'Etat du pavillon, pouvait protéger ses ressortissants nationaux. La Convention de Bruxelles de 1952 a encadré les compétences pénales en cas d'abordage et a donné compétence à l'Etat du pavillon. La Convention de Montego Bay de 1982 envisage deux compétences : l'Etat du pavillon, l'Etat dont le marin est ressortissant national. Les victimes semblent négligées.

Selon « Armateurs de France », il est essentiel que la loi du pavillon, la loi française protège les marins français, en protégeant les navires français. Cependant, la France doit s'assurer que le procès aura bien lieu dans l'Etat du pavillon du navire.

La cour d'appel de Rennes vient, le 27 septembre 2007, d'enrichir la réflexion, dans un arrêt qui concerne la répression des pollutions marins par hydrocarbures dans la zone économique exclusive. La France a adopté des dispositions législatives à la suite des naufrages des pétroliers Erika et prestige. L'Union européenne elle-même a adopté une réglementation cadre. L'Etat côtier dispose-t-il d'une compétence exclusive en ce domaine ? L'Etat du pavillon du navire soupçonné de pollution et poursuivi en France peut-il mettre en oeuvre ses attributions et demander le « dépaysement » de la procédure. Le risque est grand du recours à des moyens dilatoires pour ralentir ou paralyser les poursuites françaises. Cependant, il existe encore des Etats du pavillon sans pratique complaisante.

Le Trans Artic, chimiquier norvégien, a été surpris en flagrant délit de pollution dans le golfe de Gascogne le 17 mars 2005. Des poursuites pénale sont ouvertes devant le tribunal correctionnel de Brest, l'une des juridictions françaises spécialisées en ce domaine. La Norvège décide d'ouvrir également des poursuites pénales, au titre de l'Etat du pavillon ; l'armateur est condamné à une amende de 360.000 euros, fin 2005. En juin 2006, le tribunal de Brest refuse de se dessaisir et condamne l'armateur pour 90 % de l'amende, et le capitaine pour 10 %. Tous deux font appel. Le Ministère de la Justice et le Ministère de l'Equipement et des Transports approuvent cette condamnation, et rappellent les compétences de l'Etat côtier dans la protection de l'environnement marin dans l'espace de la Zone Économique Exclusive. La Convention de Montego Bay comportent des clauses de sauvegarde permettant à un Etat côtier de conserver sa compétence de juridiction, en cas de dommage grave ou d'absence de poursuite dans l'Etat du pavillon.

La cour d'appel de Rennes a soigneusement analysé les conditions dans lesquelles est intervenu le procès pénal en Norvège : de véritables poursuites pénales ayant abouti à des sanctions significatives ont été intentées par l'Etat du pavillon. Dès lors, conformément à la Convention de Montego Bay, les poursuites pénales doivent cesser en France en raison d'une part de la priorité des compétences de l'Etat du pavillon, de sa qualité de son intervention, et d'autre part du principe « Non bis in idem », les mêmes faits ne peuvent être sanctionnés deux fois. Malte est concerné par une autre affaire, la pollution du Fast Independance ; depuis son entrée dans l'Union européenne, Malte a fait des efforts pour ne pas être un Etat complaisant du pavillon ; toutefois, Malte est en retard vis-à-vis des efforts de Chypre. La nouvelle qualité de l'administration maritime maltaise, assez récente, peut-elle justifier un sursis à statuer en France, dans l'attente de condamnations sérieuses à Malte. Les parties civiles au dossier du Trans Artic ont formé un pourvoi en cassation.

Il appartient à l'Etat du pavillon de démontrer la qualité de l'exercice de ses prérogatives internationales, la réalité de ses responsabilités, afin de prendre la priorité sur l'Etat côtier.

Cette combinaison est seule à même de prendre en compte l'ensemble des intérêts divers en jeu, dont la protection est légitime.

Note

La décision-cadre du Conseil du 27 janvier 2003 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal a été annulée par la Cour de justice, sur recours de la Commission. Fondée sur le titre IV du traité sur l'Union européenne, notamment les articles 29, 31-e, 34 § 2-b UE, la décision-cadre constituait l'instrument par lequel l'Union européenne entendait réagir de façon concertée à l'augmentation des infractions commises au détriment de l'environnement. Selon la Cour de justice, les articles 1er à 7 de la décision-cadre ont pour objet principal la protection de l'environnement et auraient pu valablement être adoptés sur le fondement de l'article 175 CE (CJCE 13 septembre 2005, aff. C-176-03, Commission c/ Conseil, *Rec. CJCE,* p. I-7879 ; décision-cadre 2003/80/JAI du Conseil, 27 janvier 2003, relative à la protection de l'environnement par le droit pénal (*JOUE* L 29, 5 février 2003, p. 55).

En principe, la législation pénale ainsi que les règles de la procédure pénale ne relèvent pas de la compétence de la Communauté. Lorsque l'application de sanctions pénales effectives, proportionnées et dissuasives par les autorités nationales compétentes constitue une mesure indispensable pour lutter contre les atteintes graves à l'environnement, le législateur communautaire peut imposer aux États membres l'obligation d'instaurer de telles sanctions pour garantir la pleine effectivité des normes qu'il édicte en matière de protection de l'environnement.

Le 8 décembre 2005, la Commission a engagé un recours en vue de l'annulation de la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil, du 12 juillet 2005, visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires, qui aurait dû être adoptée sur le fondement de l'article 80 du Traité (Aff. C-440/05, *JOUE* L 255, p. 164). Cette décision fut adoptée dans le cadre de la coopération policière et judiciaire des gouvernements en matière pénale, institutionnalisées par le Traité sur l'Union européenne. Ce recours prend en compte l'approche fonctionnelle de la Cour de Justice, le fait que les mesures prévues aux articles 1 à 10 de la décision-cadre 2005/667/JAI constituent des mesures de nature pénale nécessaires pour garantir l'effectivité de la politique commune des transports, telle que développée par la directive 2005/35 du Parlement et du Conseil du 07 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction (*JOUE* L 255, 30 septembre 2005, p. 11). Le 23 octobre 2007, la Cour de Justice a annulé la décision-cadre du 12 juillet 2005 : l'acte attaqué aurait dû être adopté sur le fondement du Traité CE, et non du Traité UE. La politique commune des transports s'inscrit dans les fondements de la Communauté, permettant au législateur communautaire l'adoption de mesures tendant à l'amélioration de la sécurité des transports maritimes notamment. Telle est la finalité de décision-cadre. Dès lors la Commission peut prendre l'initiative de la procédure législative, le Parlement européen participe à l'adoption de l'acte décisionnel.

La détermination du type et du niveau des sanctions pénales à appliquer ne relève pas de la compétence de la Communauté.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

Beurier J.P. (dir), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, Paris, 2006.
Bonassies P. et Scapel Chr., *Droit maritime*, LGDJ, Paris, n° 41 à 88, pp. 31 à 60.
Casado Raigon R. (dir.), *L'Europe et la mer – Pêche, navigation et environnement marin*, Bruylant, coll. de Droit International, Bruxelles, 2005.
Cudennec A. et Guegen-Hallouët G. (dir.), *Le juge communautaire et la mer*, Bruylant, coll. Rencontres européennes, Bruxelles, 2003.
Fenet A. (dir.), *Droit des relations extérieures de l'Union européenne*, Litec, Paris, 2006.
Grard L. (dir.), *L'Europe des transports*, Travaux de la CEDECE, La Documentation Française, Paris, 2005

Bouloc B., « Rejet d'hydrocarbures : Réflexions sur la preuve de l'infraction et les dommages et intérêts », *Droit Maritime Français*, 2006, p. 195.
Christodoulou-Varotsi I., « Recent Developments in the EC Legal Framework on Ship-Source Pollution : The Ambivalence of the EC's Penal Approach », *Transportation Law Journal*, [33 TLJ 3, 371-386(2006)], à paraître, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, t. XXVI, 2008.
Cuiec E. et Magarinos-Rey Bl., « Etat des lieux et perspectives de la jurisprudence pénale française en matière de pollution maritime au regard du droit communautaire », in *L'Union européenne et la mer – Vers une politique maritime de l'Union européenne ?*, Cudennec A. et Guegen-Hallouët G., (dir.), Pédone, Paris, pp. 405-425.
Labrot V., « Compétences des Etats et Droit de la mer : regard sur les compétences pénales », dans *Le droit pénal et la mer*, A. Cudennec (dir.), PUR, Rennes, 2006, p. 19-41
Lavranos N., « Concurrence of jurisdiction between the ECJ and other international courts and tribunals » *European Environmental Law Review*, n° 9/2005, p. 213 et n° 10/2005, p. 240 et s.
Marques Chr., « La répression des rejets illicites d'hydrocarbures : 20 années d'évolution législatives et jurisprudentielles », *Droit Maritime Français*, 2004, n° 647, p. 307 : « Le dépaysement des procédures judiciaires intentées contre les navires pollueurs : quelles hypothèses en droit ?, *Droit Maritime Français*, 2006, n° 670, p. 371 : « La conservation du milieu marin : socle d'un espace maritime commun de l'Union », in *L'Union européenne et la mer – Vers une politique maritime de l'Union européenne ?*, Cudennec A. et Guegen-Hallouët G., (dir.), Pédone, Paris, pp. 277-285.
Proutière-Maulion Gw., « Des compétences pénales en matière d'évènement de mer », dans *Le droit de la mer En l'honneur du professeur Claude Imperiali,* L'Observateur des Nations Unies, Aix-en-Provence, 2004, n° 16, p. 67-79.