

De l'interprétation de l'article 228 CNUDM. THISSEAS : Pollution marine dans la ZEE, poursuites pénales

Patrick Chaumette

▶ **To cite this version:**

Patrick Chaumette. De l'interprétation de l'article 228 CNUDM. THISSEAS : Pollution marine dans la ZEE, poursuites pénales. Neptunus, 2020, 26 (1), pp.1-9. hal-03843851

HAL Id: hal-03843851

https://nantes-universite.hal.science/hal-03843851

Submitted on 8 Nov 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 e.revue,
Université de Nantes,
vol. 26, 2020/ 1
www.cdmo.univ-nantes.fr

De l'interprétation de l'article 228 CNUDM. THISSEAS : Pollution marine dans la ZEE, poursuites pénales,

Patrick CHAUMETTE
Professeur émérite, CDMO, université de Nantes

La pollution marine par hydrocarbures du vraquier libérien Thisseas, au large de pointe de Bretagne, dans la ZEE française, le 24 février 2012, a donné lieu à des poursuites pénales, à un sévère jugement du Tribunal de Grande Instance de Brest, le 17 janvier 2017 : le capitaine, officieusement disparu en mer, est condamné à 30 00 euros d'amende, en tant que représentant de la personne morale et puisque qu'aucun jugement ukrainien n'atteste officiellement de sa disparition ; l'armateur est condamné à une amende d'un million d'euros (P. CHAUMETTE, « THISSEAS : Condamnation pour pollution marine - Amende d'un million d'euros », 8 février 2017, https://humansea.hypotheses.org/753). La cour d'appel de Rennes, le 13 septembre 2018, a infirmé le jugement du TGI de Brest du 17 janvier 2017 et a prononcé l'extinction des poursuites pénales en France contre le capitaine et la société propriétaire du Thisseas. Selon la cour d'appel, l'Etat du pavillon, le Libéria, était compétent, pour une pollution par hydrocarbures dans la ZEE française, sur le fondement de l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), puisque le Libéria avait, dès le 6 avril 2016, signifié aux autorités françaises sa décision d'engager des poursuites.

Le 24 septembre 2019, la chambre criminelle de la Cour de Cassation a cassé l'arrêt de la cour d'appel de Rennes, à la suite d'un pourvoi du procureur près de la cour d'appel de Rennes. Même en cas de poursuites par l'Etat du pavillon, « *l'Etat côtier peut s'opposer à la suspension des poursuites, lorsque les poursuites qu'il a engagées portent sur un cas de dommage grave causé à lui-même ou lorsque l'Etat 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 ; la décision par laquelle l'Etat côtier s'oppose à la suspension des poursuites n' étant pas détachable de la conduite de ses relations avec l'Etat du pavillon, il n'appartient pas au juge répressif français d'en apprécier la validité* » (pourvoi n° 18-85846).

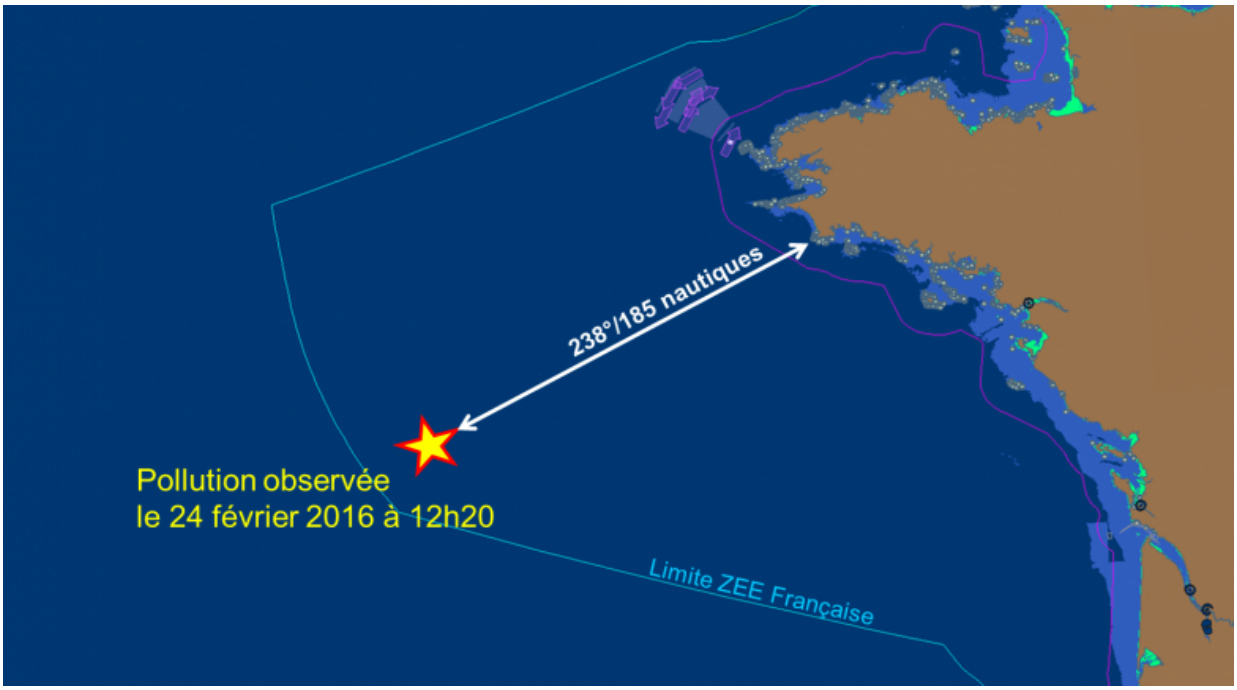
Ce qui est en jeu dans ce feuilleton judiciaire, est d'une part l'interprétation de l'article 228 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM), dite aussi Convention de Montego Bay, et d'autre part, les relations entre l'autorité judiciaire et le gouvernement, ou l'administration, notamment le secrétariat général de la mer (SGMer), sous l'autorité du Premier Ministre.

1 - Pollution marine par hydrocarbures dans la ZEE française.
Un avion Falcon 50 de la Marine nationale, en vol de surveillance, a détecté une pollution aux hydrocarbures de 42 km de long dans le sillage d'un vraquier libérien, le Thisseas, au large de la pointe Bretagne, mercredi 24 février 2012 à 12h20. La nappe d'hydrocarbure était de 42 km de long et de 50m de large. Elle représente plusieurs dizaines de tonnes, selon la préfecture maritime de Brest. Le navire se trouvait à 340 km au sud-ouest de la pointe de Penmarc'h, à la limite de la Zone Économique Exclusive (ZEE) française, à 185 milles nautiques. Le commandant est ukrainien, plusieurs officiers sont russes et le propriétaire est grec. Un expert, requis par officier de police judiciaire sur autorisation du procureur de la République, conclut de l'analyse des photos, qu'il s'agit d'un rejet d'hydrocarbures, provenant du navire. Le procureur de la République a décidé le déroutement du navire vers le port de commerce de Brest où il est arrivé le vendredi 26. Une caution de 500 000 euros a été fixée aux fins de la libération du navire, après l'enquête de la gendarmerie maritime et l'instruction, dont 50 000

euros affecté à la garantie des parties civiles. La caution étant réglée par l'armateur grec, Lascaridis shipping company, le Thisseas a quitté le port de Brest le lundi 29 février 2012. Le navire de 225 mètres de long, chargé de chlorure de potassium, venait du port de Saint-Pétersbourg et a repris sa route vers la Chine.

Les quatre enquêteurs, accompagnés de deux traducteurs, le membre du Centre de sécurité des navires (CSN) de Brest, montés à bord, n'ont constaté aucune avarie ou dysfonctionnement au niveau des séparateurs. Entendus par les enquêteurs, le capitaine, le chef mécanicien et des membres d'équipage ont nié les faits et affirmé n'avoir rien remarqué d'anormal.

Bien que l'équipage arrivé en rade de Brest le vendredi 26 dans l'après-midi le nie, plusieurs éléments portent les autorités à croire qu'il s'agit bien d'un déballastage volontaire : l'importance de la longueur de la nappe (environ 40 kilomètres de long sur 50 mètres de large), le fait qu'elle ait été constatée à la limite de la ZEE, et que le rejet ait cessé juste après le passage du Falcon 50 qui a repéré l'infraction. Telle est la thèse d'Éric Mathais, procureur de la République du tribunal de Brest, tribunal littoral maritime spécialisé pour la répression des pollutions volontaires par hydrocarbures, lors d'une conférence de presse.



Source : Marine Nationale

Le capitaine ukrainien du navire M. Medvedyev a disparu en mer le 2 mars 2016. Il s'est vu remettre une convocation devant la justice à Brest le 3 novembre pour pollution volontaire en ZEE par un navire de plus de 400 tonneaux. L'armateur en personne et la société grecque Laskaridis Shipping (plus de trente navires dans la compagnie) ont également être convoqués dès le 17 mars 2016. La peine maximale encourue est de 15 millions d'euros d'amende.

Dès le 6 avril 2016, le Libéria, Etat du pavillon, prend contact avec les autorités françaises, signalant la disparition du capitaine en mer, indiquant l'ouverture d'une enquête et d'une procédure judiciaire contre les armateurs et opérateurs du navire. Le Libéria demandait la suspension des poursuites françaises, demande réitérée en août et septembre 2016.

2 - TGI Brest, 17 janvier 2017 : compétence et sanctions pénales.
- Sur l'exception de litispendance internationale.
L'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982 prévoit que : « *Lorsque des poursuites ont été engagées par un Etat en vue de réprimer une infraction aux lois*

et règlements 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'Etat 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'Etat côtier ou que l'Etat 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 2 novembre 2016, le premier ministre a pris la décision, transmise au Procureur de la République de maintenir la compétence de la juridiction française. Le Libéria n'a pas fourni d'éléments précis permettant d'envisager des poursuites effectives. La juridiction pénale n'a aucun pouvoir d'appréciation sur cette décision gouvernementale, diplomatique et souveraine. La demande de sursis à statuer est donc rejetée.

- Sur la disparition du capitaine et l'extinction des poursuites.
Le Tribunal constate qu'aucun jugement ukrainien de disparition du capitaine Medvedyev ne lui est communiqué, dès lors les poursuites pénales demeurent. Le capitaine du navire est condamné à une amende de 30 000 €. Le tribunal a donc considéré que le capitaine devait être poursuivi et condamné en tant que « représentant de la personne morale. En sus, il est considéré comme de particulière mauvaise foi, compte tenu de l'absence d'utilisation du séparateur depuis le 14 février 2016.

- Condamnation l'armateur du navire à 1 million d'euros d'amende.
Le tribunal identifie d'abord l'armement. La société se présente comme une activité de management maritime, d'entraînement à la sécurité à bord, sans être en charge du transports ; elle n'est pas propriétaire du navire. La société est ISM manager et gestionnaire de l'équipage. Au titre de l'ISM, la société est responsable de la sécurité du navire, le tribunal développant le contenu du code ISM, insérée dans la convention SOLAS. La mission ISM comprend la gestion effective et directe du transport, à travers le capitaine et l'équipage.
Le navire consomme 38,9 tonnes de fuel par jour ; il n'a pas de système de destruction des résidus de fuel consommé, son réservoir de stockage est de 1m3. Les résidus de tous types sont stockés dans des réservoirs de 72,1m3. Le séparateur n'a pas été récemment utilisé. Une vanne a été ouverte, avec la remise d'un scellé ne correspondant pas au journal machine, ce qui révèle une utilisation suspecte. Le navire est récent, mais les inspecteurs ont constaté que les mécaniciens ne maîtrisaient pas l'utilisation du séparateur, dont la dernière utilisation datait du 14 février 2016. Le séparateur devait être utilisé quotidiennement. Il s'agit donc d'un rejet volontaire au sein de la ZEE française : une nappe dense, longue, contenant des résidus épais et chargés, fortement polluante. Le dommage à l'environnement marin est caractérisé et grave par son ampleur. Une amende de 1 000 000 € est infligée à l'armateur, la Sté Laskaridis.

- Parties civiles.
Il convient de noter la diversité des parties civiles, la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO), l'association Truite, Ombre et Saumon, l'association SURFRIDER Foundation Europe, France Nature Environnement, Bretagne Vivante SEPNB, la Fédération des Sociétés pour l'étude, la protection et l'aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest, le syndicat mixte de protection du littoral breton Vigipol, l'association Robin des Bois, l'association Sea Shepherd France.

La Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO), agréée par le Ministère de l'Environnement, obtient 5 000 € de dommages et intérêts. L'association Truite, Ombre et Saumon voit sa constitutions de partie civile déclarée recevable, puisqu'elle défend les rivières d'Aquitaine, mais elle ne détient aucune propriété immobilière sur le littoral et n'exerce pas de droit sur l'espace maritime ; elle n'obtient que 1 000 €. L'association SURFRIDER Foundation Europe est agréé par le Ministère de l'Environnement, mais n'étant pas en charge de la surveillance du littoral, elle n'obtient que 1 000 €. Il en est de même de la Fédération des Sociétés pour l'étude, la protection et l'aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest, de l'association Robin des Bois. France Nature Environnement est agréée pour la protection de l'environnement, participe à la défense collective de la protection de l'environnement et obtient 5 000

€. Il en est de même de Bretagne Vivante SEPNB, du syndicat mixte de protection du littoral breton Vigipol. Le conseil d'administration de l'association Sea Shepherd France est indisponible à l'audience a vu sa constitutions de partie civile déclarée recevable, mais la demande sera traité à l'audience d'intérêts civils.

3 - Jurisprudence antérieure.

Ce jugement est conforme à la jurisprudence adoptée par le tribunal de Brest depuis de nombreuses années dans les affaires de rejet illicite d'hydrocarbures en mer, ainsi qu'à la cour d'appel de Rennes. Le 1er juillet 2009, le Tribunal correctionnel de Brest avait déjà prononcé à l'encontre des capitaines des navires des amendes record dans deux affaires : 1 million d'euros et 2 millions d'euros dont 90 % ont a été mis à la charge des armateurs (Affaires *Al Esraa* et *Valentia*). Sous l'ancien dispositif répressif, les plus fortes peines d'amende avaient atteint 800 000 euros alors que le maximum encouru était à l'époque de 1 million d'euros seulement, pour 15 millions d'euros aujourd'hui. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence, le 8 février 2016, a confirmé la condamnation de l'armateur et du capitaine du *Carthage*, un ropax de la CTN, la Compagnie tunisienne de navigation, pour pollution volontaire (*DMF* 2016, n° 781, pp. 516-527, obs. N. FRANCK). Si l'amende infligée à l'armateur a été maintenue à 500 000 euros, celle du capitaine est passée de 150 000 euros en première instance à 50 000 euros, en appel, sans prise en charge possible de l'armateur.

Le montant de l'amende à l'armement d'un million d'euros est important, pour un armement doté de plusieurs navires, géré avec une grande négligence, tant par l'armement que par l'équipage. La disparition du capitaine risque de rester un mystère. Les équipages russo – ukrainiens fréquents en escale dans l'estuaire de la Loire sont soumis à de fortes tensions internes, depuis l'envahissement de la Crimée par les militaires russes. De là à penser que les mécaniciens russes ont caché leurs pratiques illicites au capitaine ukrainien, responsable, coupable et condamné, ensuite disparu ; il y a une belle marge.

4 - Cour d'appel de Rennes, 13 septembre 2018 : extinction des poursuites pénales en France.

La cour d'appel de Rennes, le 13 septembre 2018, a infirmé le jugement du TGI de Brest du 17 janvier 2017 et a prononcé l'extinction des poursuites pénales en France contre le capitaine et la société propriétaire du Thisseas.

Selon la cour d'appel, l'Etat du pavillon, le Libéria, était compétent, pour une pollution par hydrocarbures dans la ZEE française, sur le fondement de l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), puisque le Libéria avait, dès le 6 avril 2016, signifié aux autorités françaises sa décision d'engager des poursuites. Il faut rappeler que, le 2 novembre 2016, le premier ministre a pris la décision, transmise au Procureur de la République de maintenir la compétence de la juridiction française, décision que le tribunal de Brest ne pouvait mettre en cause. Le Libéria n'avait pas fourni d'éléments précis permettant d'envisager des poursuites effectives. L'autorité maritime du Libéria a fixé en juin 2017 l'amende à 160 000 dollars (moins de 140 000 euros), réglée le 30 mai 2018, quand le tribunal de Brest avait infligé une amende de 1 millions d'euros au propriétaire du navire. Le tribunal de Brest s'était estimé lié par cette décision ministérielle, La cour d'appel pouvait-elle ignorer la décision du Premier ministre ? Me BRAJEUX considérait que le juge ne saurait être soumis à une décision de l'exécutif (DMF 2019, n° 809, pp. 44-57 obs. G. BRAJEUX), que seul le juge pénal peut apprécier les conditions de suspension de la procédure du fait des poursuites engagées par l'Etat du pavillon (v. C. MARQUES, « Le dépaysement des procédures judiciaires intentées contre les navires pollueurs : quelles hypothèses en droit », *DMF* 2006, n° 670). Le juge pénal ne saurait apprécier les poursuites et sanctions prises par l'Etat du pavillon.

La fin des poursuites serait automatique en cas de décision de l'Etat du pavillon d'engager des poursuites et en cas de sanctions, sauf en cas de mise en œuvre d'une clause de sauvegarde de la compétence de l'Etat côtier.

5 - Cour de Cassation chambre criminelle, 24 septembre 2019 : acte de gouvernement.
Le 24 septembre 2019, la chambre criminelle de la Cour de Cassation a cassé l'arrêt de la cour d'appel de Rennes, à la suite d'un pourvoi du procureur près de la cour d'appel de Rennes. Ce pourvoi portait sur l'interprétation de l'article 228 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, dite aussi Convention de Montego Bay.
Quand un Etat côtier engage des poursuites pour pollution marine dans sa Zone Economique Exclusive (ZEE), au delà de sa mer territoriale, à quelles conditions doit-il les suspendre en raison d'une action de l'Etat du pavillon, qui est compétent en principe, et exclusivement dit-on ?

"Lorsque des poursuites ont été engagées par un Etat 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, dans sa zone économique exclusive, par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors que l'Etat 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 ; l'Etat côtier peut s'opposer à cette suspension lorsque les poursuites qu'il a engagées portent sur un cas de dommage grave causé à lui-même ou lorsque l'Etat 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 ; la décision par laquelle l'Etat côtier s'oppose à la suspension des poursuites n'étant pas détachable de la conduite de ses relations avec l'Etat du pavillon, il n'appartient pas au juge répressif français d'en apprécier la validité".

Le 24 février 2016, a été constatée en zone économique exclusive française, dans le sillage du navire Thisseas battant pavillon du Libéria, la présence d'une nappe d'hydrocarbures. Le 6 avril 2016, le Libéria a informé les autorités françaises que, sur action du ministère de la justice libérien, un tribunal avait débuté une enquête et une procédure judiciaire contre les armateurs et opérateurs du navire ; le Libéria a sollicité à plusieurs reprises la suspension des poursuites engagées en France sur la base de l'article 228 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer ; le 2 novembre 2016, le Premier ministre français a décidé de ne pas donner de suite favorable à cette demande, faute de disposer d'élément précis permettant d'envisager des poursuites effectives, tant en procédure que sur le fond du droit, de telle sorte qu'il maintenait la compétence de la juridiction française, ce dont le Libéria a été officiellement informé le 26 novembre 2016.



Pollution navire Thisseas (© Marine Nationale)

La cour d'appel de Rennes avait considéré que l'article 228 de la Convention soumettait la poursuite en France à un certain nombre de conditions préalables, dont il appartenait au juge répressif de déterminer si elles ont été ou non remplies, ce qui impliquait l'analyse de la réponse donnée par l'Etat français à la demande émanant de l'Etat étranger.

En portant ainsi une appréciation sur la validité de la décision du Premier ministre, la cour d'appel a méconnu le texte susvisé et le principe ci-dessus rappelé : la décision par laquelle l'Etat côtier s'oppose à la suspension des poursuites n' étant pas détachable de la conduite de ses relations avec l'Etat du pavillon, il n'appartient pas au juge répressif français d'en apprécier la validité. Les poursuites pénales sont renvoyées devant la cour d'appel d'Aix-en-Provence. https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambre_criminelle_578/1638_24_43629.html

6 – Quel apport ?

Dans un premier arrêt du 5 mai 2009, la chambre criminelle de la Cour de cassation avait rejeté le pourvoi formé par les parties civiles contre un arrêt de la cour d'appel de Rennes qui avait constaté l'extinction des poursuites contre une navire citerne norvégien, alors qu'en France le capitaine et l'armateur étaient poursuivis pour pollution par hydrocarbures dans la ZEE française, en raison des poursuites engagées dans le délai de 6 mois par l'Etat du pavillon, la Norvège, contre la société gérée de son exploitation ; la Norvège a justifié, par la voie diplomatique, de la décision au fond valant jugement définitif s'appliquant à cette société et a demandé l'extinction des poursuites engagées en France, ce qu'a constaté la cour d'appel de Rennes (Cass. Crim. 5 mai 2009, n° 07-87362, navire Transartic). La chambre criminelle considère comme erronés et surabondants, les motifs de la cour d'appel portant sur les conditions d'application d'une clause de sauvegarde tirée de la gravité du dommage ou du comportement antérieur de l'État du pavillon, qui n'étaient pas réunies et les motifs de portant une appréciation sur la sanction infligée par le juge de l'Etat du pavillon afin de vérifier la conformité de la législation de cet Etat à la Convention MARPOL.

Dans un second arrêt du même jour, la chambre criminelle de la Cour de cassation avait cassé un autre arrêt de la cour d'appel de rennes refusant la suspension des poursuites pénales en France, au motif que la sanction prononcée pat l'Etat du pavillon, Malte, n'était pas suffisamment rigoureuse (Cass. Crim., 5 mai 2009, n° 07-87931, navire Fast Independance). La cour d'appel avait condamné le capitaine à 450 000 euros d'amende, et mis cette somme à la charge de la Sté Demline Egypt, gestionnaire du navire à concurrence de 405 000 euros. Dans le délai de six mois prévu par l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, des poursuites ont été engagées par l'Etat de Malte, contre le capitaine, la société chargée de son exploitation et la société propriétaire du navire ; ensuite, l'Etat de Malte, en application de ce même article 228, a sollicité et obtenu de la France, qui ne lui a opposé aucune des clauses de sauvegarde prévues par cet article, la suspension des poursuites engagées devant les tribunaux français ; enfin, cet Etat a justifié, par la voie diplomatique, de la décision au fond valant jugement définitif s'appliquant aux personnes poursuivies et a demandé l'extinction des poursuites engagées en France. La suspension des poursuites a été acceptée par la France, ce que le procureur près de la cour d'appel avait rappelé, mais la cour d'appel a considéré que l'amende, prononcée à Malte, était d'un faible montant, au regard de la législation française, de sorte l'État de Malte n'avait pas prononcé une sanction suffisamment rigoureuse pour dissuader les navires battant son pavillon de commettre, en quelque lieu que ce soit, des infractions aux dispositions de la Convention Marpol et était entrée en voie de condamnation. La cassation est justifiée par le fait que la cour d'appel devait constater l'extinction des poursuites, en tirant les conséquences de la décision rendue au fond par le tribunal de l'Etat du pavillon par laquelle elle était liée.

Dans le cas du naufrage du pétrolier maltais Erika, Malte n'ayant à aucun moment revendiqué sa compétence, celle de l'Etat français ne pouvait être remise en cause sur la base de l'article 228 CNUDM ; la condition de suspension des poursuites n'était pas remplie dans cette affaire. Si l'Etat du pavillon réagit dans les six mois, les poursuites engagées par la juridiction française pouvaient être maintenues. Il aurait été possible d'évoquer en l'espèce la deuxième exception à la règle de

subsidiarité de la compétence répressive de l'Etat côtier, qui renvoie à l'idée de *complaisance* dont font preuve certains Etats à l'égard des navires auxquels ils accordent leur pavillon sans en assurer les obligations de contrôle qui en découlent ; l'article 228 envisage le cas où l'Etat du pavillon aurait « 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 ». La Cour de cassation pouvait en rester là pour affirmer sa compétence, sur la base de l'article 220 § 6 de la CNUDM, à la seule condition que les dommages soient qualifiés, non pas de « graves », mais d'« importants », même si la nuance entre les deux semble légère (Ph. DELEBECQUE, « L'arrêt 'Erika' : un grand arrêt de droit pénal, de droit maritime ou de droit civil ? », *Recueil Dalloz*, 2012, p. 2711, point 8).

Si la première condition avait été remplie, c'est-à dire des poursuites engagées par l'Etat du pavillon, la suspension des poursuites pouvait toujours être écartée en cas précisément de « dommage grave » subi par l'Etat côtier. C'est sur cette qualification que la Cour de cassation a mis l'accent, probablement pour insister sur le caractère visible et dramatique de la pollution ayant découlé du naufrage de l'Erika (Cass. crim., 25 septembre 2012, n° 10-82938). Elle ne se contente pas d'affirmer qu'il n'y a pas de compétence concurrente, faute de poursuites maltaises. Quant elle affirme que « lorsque des poursuites ont été engagées par l'Etat côtier en vue de réprimer une infraction [telle que précédemment définie] commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, la compétence de cet Etat est *acquise* lorsqu'elle porte sur un cas de *dommage grave* », c'est pour insister sur le fait que la réaction de l'Etat maltais importait peu dans le cas présent, du fait de l'importance de la pollution. Dans les affaires de pollution maritime, le droit applicable, convention MARPOL ou CNUDM, ne peut être examiné isolément des autres règles pertinentes de droit international général. Le développement du droit international de l'environnement nécessite la prise en compte de la protection environnementale et l'ensemble normatif des diverses conventions internationales, comme les textes de droit interne de mise en œuvre, doivent être interprétées vers cet objectif C'est donc à la lumière de cet ensemble normatif (c'est-à-dire dans un contexte élargi) que doivent être interprétées les conventions internationales pertinentes, de même que les textes de droit interne qui viennent les mettre en œuvre (V. BORÉ-EVENO, « L'affaire ERIKA - Quelques réflexions autour de la compétence pénale des juridictions françaises », Neptunus, revue électronique, Université de Nantes, Vol. 19, 2013/1, https://cdmo.univ-nantes.fr/neptunus-e-revue/annees-2010/).

Dans l'arrêt du 24 septembre 2019, Thissea vraquier libérien, la chambre criminelle de la Cour de cassation rappelle que l'Etat côtier suspend ses poursuites dès lors que l'Etat 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 ; l'Etat côtier peut s'opposer à cette suspension lorsque les poursuites qu'il a engagées portent sur un cas de dommage grave causé à lui-même ou lorsque l'Etat 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 (art. 228 CNUDM) La décision par laquelle l'Etat côtier s'oppose à la suspension des poursuites n'étant pas détachable de la conduite de ses relations avec l'Etat du pavillon, il n'appartient pas au juge répressif français d'en apprécier la validité. Il est ainsi confirmé que les juges du fond ne dispose pas d'une appréciation sur l'ampleur des poursuites engagées par l'Etat du pavillon, ni sur l'ampleur des sanctions, même dérisoires, non dissuasives en comparaison avec les dispositions de la loi française. Les juges doivent constater l'extinction de l'action publique, donc également des actions civiles, dès lors que le gouvernement lui transmettent par l'intermédiaire du procureur un avis de dessaisissement.

En l'espèce, le 6 avril 2016, le Libéria a informé les autorités françaises que, sur action du ministère de la justice libérien, un tribunal avait débuté une enquête et une procédure judiciaire contre les armateurs et opérateurs du navire ; le Libéria a sollicité à plusieurs reprises la suspension des poursuites engagées en France sur la base de l'article 228 CNUDM. Mais le 2 novembre 2016, le Premier ministre français a décidé de ne pas donner de suite favorable à cette demande, faute de disposer d'élément précis permettant d'envisager des poursuites effectives, tant en procédure que sur le fond du droit, de telle sorte qu'il maintenait la compétence de la juridiction française, ce dont le Libéria a été officiellement informé le 26 novembre 2016. Il faut rappeler que la pollution a été

constatée le 24 février 2016. Le 17 janvier 2017, le tribunal correctionnel de Brest pouvait valablement sanctionner la société gestionnaires. L'autorité maritime du Libéria a fixé en juin 2017 l'amende à 160 000 dollars (moins de 140 000 euros), réglée le 30 mai 2018, quand le tribunal de Brest avait infligé une amende de 1 millions d'euros au propriétaire du navire.
Le 13 septembre 2018, la cour d'appel de Rennes ne pouvait constater l'extinction des poursuites pénales. Il n'appartient pas aux juges d'apprécier la validité de la décision du premier ministre, son éventuelle conformité à l'article 228 CNUDM, quand il décide de ne pas donner une suite favorable à la demande de Malte.

« La décision par laquelle l'Etat côtier s'oppose à la suspension des poursuites n'étant pas détachable de la conduite de ses relations avec l'Etat du pavillon, il n'appartient pas au juge répressif français d'en apprécier la validité ». Ainsi la Cour de cassation s'appuie, sans le dire explicitement sur la notion d'acte de gouvernement pour refuser tout contrôle judiciaire, mais aussi tout contrôle juridictionnel.

7- Les actes de gouvernement.
Le Conseil d'Etat a utilisé cette notion afin de refuser de se prononcer sur le recours du banquier Laffite en paiement des arriérés d'une rente, dus par la princesse Borghèse, sœur de Napoléon, au motif que la réclamation tenait à une question politique « dont la décision appartient exclusivement au Gouvernement » (CE, Ord., 1er mai 1882, Req. n° 5363, Lebon 1821-1825, p. 202). Le Prince Napoléon-Joseph contestait une décision du Ministre de la Guerre omettant son nom sur la liste des généraux de division publiée dans l'Annuaire militaire de 1873, en raison même de son nom ; selon le Conseil d'Etat, l'Empereur avait pleine autorité sur tous les membres de sa famille ; dès lors, la situation faite au prince Napoléon-Joseph X... par le décret du 9 mars 1854, ne constituait pas le grade garanti par l'article 1er de la loi du 19 mai 1854 ; dans ces conditions le Prince n'est pas fondé à se plaindre de ce que son nom a cessé d'être porté sur la liste de l'état-major général de l'armée (Conseil d'Etat, du 19 février 1875, 46707).

Les *actes de gouvernement* se rattachant aux relations internationales de la France concernent tous les actes soumis au seul droit international public (CE Ass., 11 juillet 1975, n° 92381, Jacques Paris de Bollardière, *Rec*. p. 423 – Zone d'interdiction de navigation maritime en Polynésie française, en raison d'essais nucléaire ; CE sect., 28 mars 2014, n° 373064, *de B*., Lebon p. 19 – Refus de porter le candidature d'un magistrat français à l'élection à la Cour pénale internationale) et les autres États (CE Sect., 28 juin 1967, *Société des transports en commun de la région d'Hanoï*, *Rec*. p. 279) et ceux qui ne sont pas détachables de tels actes (CE Sect., 1er juin 1951, *Société des étains et wolfram du Tonkin*, *Rec*. p. 312) ou même ceux qui sont liés à leur mise en œuvre dans l'ordre international (CE Ass., 23 novembre 1984, *Association « Les verts »*, *Rec*. p. 382). Il en est de même des actes de l'exécutif en lien avec le Parlement ou le Conseil constitutionnel, sauf quand ils sont de nature législative ou juridictionnelle. L'absence de tout recours juridictionnel vis-à-vis des actes de gouvernement va fortement intéresser la doctrine administrative (P. DUEZ, *Les actes de gouvernement,* Sirey, 1935, rééd. Dalloz, 2006, 215 p. ; M. VIRALLY, « L'introuvable acte de Gouvernement », *RDP* 1952 p. 317 ; R. CHAPUS, « L'acte de Gouvernement, monstre ou victime », *D*. 1958 chron. p. 5 ; B. ODENT, « Actes de gouvernement », *Répertoire de contentieux administratif*, Dalloz).

La décision du Premier Ministre de ne pas déposer de projet de loi devant le Parlement, même pour transposer en droit interne diverses infractions pénales portant sur la lutte contre le racisme et la xénophobie (Décision UE n° 2008/913/JAI du 28 novembre 2008 sur la lutte contre certaines formes et manifestations de racisme et de xénophobie au moyen du droit pénal), ne relève ni de la compétence du juge administratif, ni de celle du juge judiciaire (CE, 26 novembre 2015, *Krikorian et autres*, n° 350.492, Recueil Lebon, *JCP (A)* n° 49-2012 n° 845 – Trib. Conflits, 6 juillet 2015, Krikorian et autres, n° C 03995). Il s'agit d'une jurisprudence constante (CE, 17 février 1888, *Prévost*, concl. Levavasseur de Précourt *Rec*. p. 148 ; CE Sect., 18 juillet 1930, *Rouché*, *Rec*. p. 771 ; CE, 29 novembre 1968, *Tallagrand*, *Rec*. p. 607).

L'administration, l'exécutif sont ainsi souverains dans les relations diplomatiques, ce qui est normal, mais dans cette situation sur l'appréciation des poursuites et sanctions de l'Etat du pavillon, ce qui risque d'être aléatoire.

Brève Bibliographie

B. BOULOC « *Apparences d'hydrocarbures et présomption d'innocence* », *Droit Maritime Français* (*DMF)* 2005 n° 661, p. 589.

Y. RABUTEAU, « Loi sur la responsabilité environnementale et rejets volontaires d'hydrocarbures à partir des navires: Avancées et incertitudes », *DMF* 2008, n°698, p. 1079.

Y. RABUTEAU, « Marées noires: le dispositif pénal issu de la loi sur la responsabilité environnementale », *DMF* 2009, n° 703, p. 481.

E. MONTEIRO, « Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de pollution maritime », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [Online], Hors-série 8 - octobre 2010. https://journals.openedition.org/vertigo/10184

A. TETLEY, « Pollutions maritimes des zones côtières – comparaison entre les infractions pénales en matière internationale », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [Online], Hors-série 8 - octobre 2010 https://journals.openedition.org/vertigo/10206

« *Droit pénal maritime et pollution marine* », Dossier AJ Pénal n° 11/2012 : https://www.dalloz-actualite.fr/revue-de-presse/droit-penal-maritime-et-pollution-marine#.XeD2zb9CfNw

- C. BOUCHE, Gw. LAFLEUR et A. SAN JAIME, « La responsabilité pénale en matière de pollution marine par hydrocarbures, », p. 570 ;
- A. MONTAS et G. ROUSSEL, , « Les principaux apports de la décision de la Cour de cassation dans l'affaire Erika - Commentaire de l'arrêt Crim. 25 septembre 2012, n° 10-82.938, Erika », p. 574 ;
- M. JACQUOT ET P.E. BROUTÉ, « Les pouvoirs d'enquête en mer », p. 578 ;
- M. CABON et A. QUIVORON, « L'action en réparation des victimes de pollution marine », p. 581 ;
- M. OLLIVIER, C. THOREL et A. MOUILLÉ, « Le capitaine et le droit pénal », p. 585 ;
- E. ALLAIN, « Présentation des principales dispositions de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime », p. 589.

M. BERNIÉ, « Le procès-verbal pour pollution fondé sur des photos aériennes fait foi jusqu'à preuve contraire », *DMF* 2013, p. 809.

V. BORÉ-EVENO, « L'affaire ERIKA - Quelques réflexions autour de la compétence pénale des juridictions françaises », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 19, 2013/1 https://cdmo.univ-nantes.fr/neptunus-e-revue/annees-2010/

D. GIRARD, « Les actes de gouvernement restent insusceptibles de tout recours juridictionnel en France », Rev. Générale du Droit, Universität des Saarlandes, 2015, https://www.revuegeneraledudroit.eu/blog/2015/11/06/les-actes-de-gouvernement-demeurent-insusceptibles-de-tout-recours-juridictionnel-en-france/

B. BOULOC, obs. sous Cass. Crim. 10 novembre 2015, navire Trefin Adam, *DMF* 2015, n° 778, p. 217.

A. RUDA GONZALEZ, « La réparation du préjudice écologique en Espagne, l'affaire du Prestige », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [Online], Hors-série 22 - septembre 2015, https://journals.openedition.org/vertigo/16331

P. CHAUMETTE, « THISSEAS : Condamnation pour pollution marine - Amende d'un million d'euros », 8 février 2017, https://humansea.hypotheses.org/753

P. BONASSIES, « Comment la chambre criminelle utilise la théorie de l'acte de gouvernement pour sanctionner le navire étranger polluant les eaux française », navire Thisseas, Cass. Crim. 24 septembre 2019, n° 18-85846, *DMF* 20°19, n° 902, pp. 899-903.