

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime

NOR : DEVX1220239P

Monsieur le Président de la République,

L'article 199 de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit a habilité le Gouvernement à prendre, par voie d'ordonnances, dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la loi, les dispositions nécessaires pour :

1° Rationaliser et moderniser l'implantation, l'organisation, le fonctionnement, la composition et les règles de procédure et de compétence des tribunaux maritimes commerciaux ;

2° Définir la notion d'infraction maritime et préciser certaines incriminations, en vue :

- d'harmoniser, sous réserve des adaptations nécessaires destinées à favoriser la coopération entre le ministère public et les services déconcentrés du ministère chargé de la mer et ceux chargés du travail, les règles de procédure applicables en ce qui concerne la recherche et la constatation des infractions, l'enquête, l'instruction et les poursuites ;
- de fixer les règles relatives à la responsabilité pénale des personnes physiques ou morales exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, les sanctions applicables en cas d'obstacle aux contrôles et les peines complémentaires applicables à certaines infractions ;

3° Abroger les dispositions obsolètes, inadaptées ou devenues sans objet dans les domaines visés par les 1° et 2° en raison de l'évolution des principes du droit ou des circonstances dans lesquelles elles ont été prises ;

4° Modifier la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande et la cinquième partie du code des transports, afin de :

a) Préciser les incriminations et sanctions pénales relatives aux manquements aux dispositions des livres II et V de la cinquième partie du code des transports, en tenant compte des conditions particulières dans lesquelles s'exerce le travail maritime, et assurer, en tant que de besoin, la cohérence avec les incriminations et les niveaux de sanctions pénales prévus par le code du travail ;

b) Définir les incriminations et sanctions pénales relatives aux manquements dans l'exercice de fonctions de sûreté à bord d'un navire ;

c) Préciser la liste des agents compétents pour rechercher et constater les infractions aux dispositions de la cinquième partie du code des transports, au code disciplinaire et pénal de la marine marchande et aux dispositions non codifiées relatives au transport et à la navigation maritimes ainsi qu'aux conditions minimales requises pour le travail à bord des navires, aux effectifs à bord, aux conditions d'emploi, de travail, de vie et d'hygiène des gens de mer et aux soins médicaux ;

5° Étendre avec les adaptations nécessaires ou, selon le cas, adapter les dispositions modifiées à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française, aux îles Wallis et Futuna, aux Terres australes et antarctiques françaises, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy, dans le respect des compétences de ces collectivités ;

6° Prendre toutes mesures de cohérence résultant de la mise en œuvre des 1° à 5°.

La loi du 17 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM) régit la répression de certaines infractions maritimes, telles que les règles de circulation, les accidents de navigation ou la police intérieure du navire, commises par les personnes présentes à bord des navires français, en quelque lieu que se trouve le navire.

Son champ d'application s'étend aussi à la répression de certaines infractions commises par les officiers et hommes d'équipage embarqués sur des navires étrangers, lorsque l'infraction est commise dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

La loi institue à cet effet des tribunaux maritimes commerciaux (TMC), juridictions spécialisées compétentes pour prononcer des sanctions à l'égard de certaines infractions dont le caractère maritime est avéré, tels les abordages, les échouements ou le non-respect des arrêtés des préfets maritimes sur la circulation des navires.

Ces juridictions, présidées par un magistrat et fonctionnant selon des règles de procédure spécifiques, sont composées notamment d'assesseurs marins professionnels siégeant en raison de leur qualification et de leur connaissance des réalités de la navigation maritime.

La réforme de cette loi et des TMC qu'elle institue est rendue indispensable du fait de l'évolution des règles du droit pénal et de la prise en compte de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH). Cette réforme, qui constituait l'une des préconisations de la commission présidée par le recteur Guinchard, permettra notamment une diminution du nombre de ces juridictions spécialisées.

A cet effet, sont prévues par le présent projet d'ordonnance les dispositions principales suivantes :

- une définition élargie et précisée de l'« infraction maritime », infraction à l'encontre des règles de sécurité applicables au navire et à la navigation, au sens de la convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972 (COLREG), de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974 (SOLAS), de la convention internationale de 1978 amendée sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) ; cette définition est articulée avec les infractions du même domaine prévues par le code pénal, susceptibles d'être commises en mer ;
- une réforme de l'implantation, du fonctionnement et de la composition des juridictions spécialisées qui prennent le nom de « tribunaux maritimes » (TM), par la suppression des juges choisis parmi les agents de l'administration des affaires maritimes et la présence d'assesseurs maritimes issus du monde maritime, y compris le domaine de la plaisance. Ces TM, conformément à leur champ de compétence en matière délictuelle, sont appelés à fonctionner auprès de certains tribunaux de grande instance (TGI), dont la liste sera déterminée par voie réglementaire ;
- l'application aux infractions maritimes des règles du code de procédure pénale relatives à la poursuite, à l'instruction et au jugement des infractions, en conformité avec les principes généraux du droit pénal.

Ces dispositions conduiront à la mise en place d'un système pénal spécialisé adapté au domaine maritime, comparable aux dispositifs spécialisés judiciaires déjà institués dans d'autres domaines, et permettant une répression plus efficace des infractions maritimes.

Ce projet est présenté en cinq titres :

Titre I^{er} : Compétence juridictionnelle et tribunaux maritimes.

Titre II : Les règles de procédure pénale.

Titre III : Les sanctions pénales.

Titre IV : Dispositions relatives à l'outre-mer.

Titre V : Dispositions finales.

L'**article 1^{er}** précise certaines définitions indispensables, ceci en cohérence avec le code des transports.

TITRE I^{er}

COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE ET TRIBUNAUX MARITIMES

L'**article 2** définit les délits maritimes, prévus par la loi du 17 décembre 1926 ou par d'autres textes, constituant l'un des éléments de ce que le texte définit comme « infractions maritimes », c'est-à-dire appelant, dans le cadre des règles générales du code de procédure pénale, l'application de certaines règles spécifiques de mise en œuvre de l'action publique et la compétence exclusive des tribunaux maritimes.

Les crimes ne constituent jamais des infractions maritimes, l'élément criminel prévalant sur le caractère maritime de l'infraction.

Il n'est pas dérogé aux règles de procédure ou de compétence juridictionnelle particulières posées par le code de justice militaire ou l'ordonnance du 2 février 1945 relative aux infractions commises par des mineurs.

Egalement, certaines infractions relevant du code pénal, lorsqu'elles sont en lien avec la sécurité du navire et de la navigation, peuvent désormais relever de la compétence des tribunaux maritimes. Il en va ainsi, notamment, des infractions touchant à l'intégrité de la personne ou à la mise en danger d'autrui.

Ce même article définit les compétences, les règles particulières de fonctionnement et de composition du tribunal maritime.

Les tribunaux maritimes, placés auprès de tribunaux de grande instance, jouissent d'une compétence exclusive pour le jugement des délits constituant des infractions maritimes, prévenant ainsi les conflits de compétence entre les actuels tribunaux maritimes commerciaux et les juridictions de droit commun. La répression des contraventions constituant des infractions maritimes est désormais confiée aux juridictions de droit commun.

Le parquet, la juridiction d'instruction et le greffe sont ceux du tribunal de grande instance auprès duquel le tribunal maritime est placé.

La composition des tribunaux maritimes repose, comme pour les tribunaux maritimes commerciaux, sur le principe de l'échevinage : sous la présidence d'un magistrat, le tribunal maritime comprend, outre trois magistrats, deux assesseurs maritimes nommés en raison de leur expérience et de leur connaissance des réalités de la navigation maritime. Cette expérience pourra avoir été acquise tant dans les domaines de la marine marchande, de la pêche ou de la plaisance professionnelle que dans le domaine de la plaisance non professionnelle.

Leurs modalités de désignation, leur statut spécifique – notamment la protection dont bénéficieront les assesseurs maritimes salariés qui seraient désignés, contre le licenciement ou le transfert d'une entreprise vers une autre par l'intervention de l'autorisation administrative préalable de l'inspection du travail – permettront d'assurer leur indépendance, de même que les cas d'incapacité ou d'incompatibilité. Une procédure de recusation est également introduite.

Enfin, pour les contraventions maritimes des quatre premières classes, et si le procureur de la République n'exerce pas lui-même les poursuites, les fonctions du ministère public sont dévolues au directeur interrégional de la mer ou à un fonctionnaire qu'il désigne, à l'instar du rôle confié aux commissaires de police par le code de procédure pénale.

TITRE II

LES RÈGLES DE PROCÉDURE PÉNALE

Les **articles 5 à 7** du projet d'ordonnance redéfinissent les conditions dans lesquelles les infractions sont constatées, en harmonisant notamment la liste des agents verbalisateurs fixée par le code des transports, notamment par l'ajout des délégués à la mer et au littoral ainsi que des inspecteurs de l'environnement, récemment introduits dans le code de l'environnement. La transmission des informations et des procédures entre les différentes autorités de l'Etat, outre le procureur de la République, est réformée afin d'améliorer l'action de l'Etat en mer.

L'**article 8** précise les domaines dans lesquels il sera désormais possible de prévoir des infractions ayant la qualité de contraventions maritimes. Le directeur interrégional de la mer devient destinataire, pour information, d'un exemplaire des procès-verbaux constatant des infractions maritimes.

Ce même article précise un certain nombre de règles en matière de procédure pénale pour les capitaines, les autorités consulaires ainsi que les commandants ou commandants en second des bâtiments de l'Etat et modernise la rédaction des dispositions relatives au transfèrement de personnes mises en cause pour crime ou délit.

TITRE III

LES SANCTIONS PÉNALES

L'**article 9** complète les mesures existantes en matière de sanctions, afin de rendre plus efficace leur caractère dissuasif. Outre les navires soumis à l'obligation de détenir un rôle d'équipage, les bateaux pratiquant la navigation maritime, soumis à la détention d'un permis de circulation, d'une carte de circulation ou d'un titre de navigation intérieures seront également astreints aux mêmes obligations, par souci d'égalité de tous les justiciables devant la loi.

L'**article 10** du projet d'ordonnance prévoit de renforcer les sanctions relatives au défaut de respect des instructions particulières émanant des autorités maritimes en matière de circulation des navires, qui jusqu'à présent n'étaient pas dissuasives. Cette réécriture des infractions existantes était, en outre, nécessaire du fait que la responsabilité pénale du capitaine n'est pas ou plus la seule en cause : l'exploitant, le représentant légal, le dirigeant de fait pour une personne morale, toute personne exerçant en droit ou en fait un pouvoir sur la conduite du navire, en réalité les « donneurs d'ordre », sont désormais pénalement responsables pour certaines infractions en matière de pollution, notamment, dès lors que leur responsabilité aura été établie dans la survenance de l'événement.

L'**article 11** prévoit des sanctions pénales correspondant aux manquements à des dispositions du droit du travail dont les obligations sont définies dans le code des transports. Ces obligations étant spécifiques au secteur maritime, elles ne sont pas codifiées dans le code du travail, de même que les dispositions pénales : dès lors que, pour des obligations similaires, les peines sont prévues par le code du travail, il y est fait renvoi ; à défaut, ces peines ont été prévues avec le même niveau de sanction que dans le code du travail.

Le tribunal a désormais la possibilité de décider que les amendes prononcées à l'encontre de la personne exerçant le commandement du navire sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant de celui-ci, au vu des circonstances de l'affaire.

Ces dispositions ont vocation à responsabiliser pleinement les armateurs et à assurer aux capitaines des navires une meilleure prise en compte des situations.

Les **articles 12 et 13** du projet d'ordonnance permettent au tribunal maritime de prononcer des peines à titre complémentaire ou principal, ce qui se traduira, pour le justiciable reconnu responsable pénalement d'infractions maritimes, soit par une interdiction de pratiquer toute navigation, soit par le retrait temporaire ou définitif des droits ou prérogatives qu'il tient de ses diplôme ou brevet s'il est marin, soit par une interdiction de pratiquer la navigation maritime dans les eaux françaises.

TITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER

Ce titre, qui comprend les **articles 14 à 16**, a pour objet de clarifier l'application des dispositions de l'ordonnance, des dispositions qu'elle introduit, tant dans le code des transports que dans la loi du 17 décembre 1926 à l'outre-mer. Ces articles complètent l'ordonnance en adaptant la rédaction de ses dispositions à l'organisation administrative et aux compétences des collectivités et départements d'outre-mer.

TITRE V

DISPOSITIONS FINALES

L'**article 17** modifie également l'intitulé de la loi du 17 décembre 1926 : le code disciplinaire et pénal de la marine marchande ne concernant pas uniquement la marine marchande, il était désuet de ne désigner que ce seul secteur d'activité. D'autre part, ayant perdu ses caractères « disciplinaire et pénal », la loi sera désormais dénommée « loi relative à la répression en matière maritime ».

L'**article 18** du projet d'ordonnance procède à l'abrogation d'articles de la loi du 17 décembre 1926 de certains textes non cohérents avec les nouvelles procédures instituées, d'infractions faisant double emploi avec celles du code pénal ou de certaines dispositions obsolètes, en raison, notamment, de la codification de la partie législative du code des transports par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

L'**article 20** prévoit que les affaires actuellement devant les tribunaux maritimes commerciaux, dans la composition des juridictions pénales de droit commun, continuent à relever de la compétence de ces juridictions. L'entrée en vigueur de certaines mesures de la présente ordonnance, liées à l'installation effective des nouvelles juridictions, est différée.

Tel est l'objet de la présente ordonnance que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation. Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre profond respect.