

Etat des lieux et perspectives de la jurisprudence pénale française en matière de pollution maritime au regard du droit communautaire

- DEUXIEME PARTIE – Perspectives ouvertes par le droit communautaire

par Maître Blanche MAGARINOS-REY, Avocate au Barreau de BREST

Il ne se passe par un an sans que la presse se fasse l'écho d'un rejet de substances polluantes en mer - hydrocarbures notamment -, au large des côtes atlantiques françaises le plus souvent. Le colloque s'est d'ailleurs ouvert sur un événement récent de ce type : l'arraisonnement vers le port de BREST du chimiquier marocain AL FARABI, suspecté d'avoir déversé des hydrocarbures à la mer, au large de la pointe de Penmarc'h.

Le Tribunal Correctionnel va dès lors être saisi et l'échange des moyens, dont la teneur est déjà prévisible, va commencer.

Or, parmi les textes invoqués devant nos juridictions, le droit communautaire fait figure d'absent.

En effet, la définition des infractions pénales, ainsi que les sanctions correspondantes, font d'ors et déjà partie de notre législation¹, qui fait elle-même référence aux conventions internationales, MARPOL et Montego Bay notamment.

Ce corps de sanctions pénales existe en droit français depuis les années 80², mais son application s'est trouvée renforcée par une loi de 2001³, ainsi que par une instruction ministérielle du 15 juillet 2002⁴.

Ce n'est ainsi pas tant l'apport de règles nouvelles qui a rendu la répression plus effective, mais bien plutôt l'application des règles existantes, encouragée par une certaine volonté politique.

C'est également l'objectif poursuivi par la **Directive du 7 septembre 2005⁵ et la Décision-Cadre du Conseil du 12 juillet 2005, visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires⁶**.

Cette intervention récente de l'Union Européenne dans la matière pénale, si elle peut paraître infondée, a pourtant fait l'objet d'un éclaircissement de la part de la Cour de Justice des Communautés Européennes dans un arrêt remarqué du 13 septembre 2005, *Commission c/*

¹ Cf articles L. 218-10 à L. 218-31 du code de l'environnement.

² Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983

³ Loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 réprimant la pollution par les navires, complétée par un décret du 11 février 2002 définissant le siège et le ressort des Tribunaux de Grande Instance compétents pour connaître de la poursuite, de l'instruction et du jugement des infractions. Il s'agit des Tribunaux de Brest, Marseille et Le Havre.

⁴ Instruction relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes.

⁵ Directive 2005/35/CE du Parlement et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction.

⁶ Décision-Cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005.

*Conseil*⁷, par lequel la Cour a précisé que les dispositions de droit pénal nécessaires à la mise en œuvre effective du droit communautaire relèvent du traité établissant la Communauté Européenne (premier pilier) et que les dispositions horizontales de droit pénal favorisant la coopération judiciaire et policière relèvent du titre VI du traité sur l'Union Européenne (troisième pilier).

C'est ainsi qu'à la suite de la procédure menée contre la décision-cadre 2003/80/JAI du Conseil du 27 janvier 2003 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal, la Commission a décidé de saisir la Cour de Justice le 23 novembre 2005 d'un recours en annulation visant la décision-cadre du 12 juillet 2005 précitée, au motif que sa base légale était erronée.

Il faut donc s'attendre à voir le fondement juridique de cette décision-cadre modifiée, dans les mois qui vont venir.

Toujours est-il, cependant, que, tant la Directive que la Décision-Cadre sont entrées en vigueur, et devront être transposées par les Etats membres respectivement les 1^{er} avril 2007 et 12 janvier 2007.

Il faut alors s'interroger sur l'influence que sont susceptibles d'exercer ces nouveaux textes sur notre jurisprudence nationale et, de manière générale, sur la répression des pollutions marines par les navires au large de nos côtes et, éventuellement, en Europe.

La question peut faire l'objet d'une analyse en deux temps : les solutions posées en matière de compétence juridictionnelle (I.) et les critères apportés à la caractérisation de l'infraction (II.).

I. LES SOLUTIONS POSEES EN MATIERE DE COMPETENCE JURIDICTIONNELLE

Remarque préliminaire

Les observations qui vont suivre devront être tempérées en fonction de la mise en œuvre ou pas, par les Etats membres, et par la France notamment, lors de la transposition de la Directive et de la Décision-Cadre, de la faculté qui leur est habituellement donnée en matière d'environnement d'adopter des mesures plus strictes⁸.

*

Nous avons vu précédemment que, devant les tribunaux, les prévenus, accompagnés en cela par leur civilement responsable, invoquent avec régularité les dispositions de la convention de MONTEGO BAY pour tenter de faire juger que l'Etat du pavillon dispose d'une compétence exclusive pour attirer les auteurs de pollutions marines, et que l'Etat côtier, quant à lui, ne s'est vu octroyé par les dispositions conventionnelles internationales qu'une compétence *subsidaire*.

⁷ Décision C 176/03 du 13 septembre 2005, accompagnée d'une communication de la Communication au Parlement européen et au Conseil sur les conséquences de l'arrêt [COM(2005)583 final]

⁸ Cette faculté est rappelée au paragraphe 2. de l'article premier de la Directive.

Ce n'est pourtant pas l'analyse qui est faite actuellement par la jurisprudence française de ce texte, puisqu'il a été jugé, à diverses reprises, que **l'article 228 de la convention de MONTEGO BAY n'organisait pas, à proprement parler, un régime de compétence, mais instituait seulement un cas de *suspension des poursuites* lorsque l'Etat du pavillon avait lui-même engagé des poursuites** du chef de la même infraction, et ce dans les 6 mois suivant l'introduction de la première action⁹.

Rappelons par ailleurs que l'article 228 précité réserve la compétence de l'Etat côtier, dans l'hypothèse même où l'Etat du pavillon aurait engagé des poursuites, lorsque, d'une part, l'infraction porte sur un cas de dommage grave causé à l'Etat côtier, ou, d'autre part, s'il peut être démontré que 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.

A noter également que l'une seulement de ces deux conditions a fait l'objet d'une application concrète devant les tribunaux. Il s'agissait très récemment du navire FAST INDEPENDANCE, battant pavillon maltais et dont il a été dit par le Tribunal Correctionnel de BREST le 4 octobre dernier que « *dans la présente instance, les autorités maritimes de l'Etat du pavillon n'ont pas rempli complètement les obligations qui sont les leurs au regard de l'article 228 de la Convention de Montego Bay* »¹⁰.

Dans la majorité des cas en effet, il a suffi pour les tribunaux français, afin de retenir leur compétence, de constater que des poursuites n'avaient pas été engagées par l'Etat du pavillon.

De plus, il est intéressant de remarquer que le paragraphe 3 de l'article 228 prévoit explicitement le principe de la double condamnation de l'Etat côtier et de l'Etat du pavillon¹¹, pour ainsi permettre à l'Etat côtier, dans une large mesure, d'exercer de manière effective sa juridiction sur les navires se trouvant dans sa zone économique exclusive.

Ceci s'explique, en grande partie, par le fait que la pollution occasionnée au milieu marin affecte au premier chef l'environnement et les ressources de l'Etat côtier, qui a ainsi toute légitimité pour demander réparation par la voie de la sanction pénale.

Car il est certain, en cette matière, que la vocation de cette dernière dépasse l'aspect purement punitif pour avoir également une fonction rétributive.

Or, il n'est pas acquis que les textes communautaires nouvellement adoptés permettent le maintien en France d'un tel universalisme de juridiction.

Et ceci est vrai tant du point de vue des conditions dans lesquelles l'Etat côtier peut engager des mesures d'exécution (A.) qu'en ce qui concerne les questions strictement relatives à la compétence juridictionnelle (B.).

⁹ Tribunal Correctionnel de BREST, 3 janvier 2006, *SBITNEV*.

¹⁰ Tribunal Correctionnel de BREST, 4 octobre 2006, *FAST INDEPENDANCE*, jugement n° 1733/2006.

¹¹ En effet, le paragraphe 3 de la convention de Montego Bay dispose : « *Le présent article n'affecte pas le droit qu'a l'Etat 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 Etat* ».

A. LES CONDITIONS D'ENGAGEMENT DES MESURES D'EXECUTION PAR L'ETAT CÔTIER

Alors que la convention de Montego Bay prévoit assez largement que l'Etat côtier a le pouvoir d'inspecter un navire étranger pour établir la matérialité d'une infraction à ses lois, et qu'il peut immobiliser celui-ci en cas de pollution et engager des poursuites judiciaires conformément à son ordre juridique interne, la Directive du 7 septembre 2005 prévoit, en son article 7, relatif aux mesures d'exécution par les Etats riverains à l'égard des navires en transit, que :

1. Si la prochaine escale du navire a lieu dans un Etat membre, les Etats coopèrent étroitement à l'inspection du navire et à la prise de décision concernant le rejet présumé illicite;
2. Si la prochaine escale du navire a lieu dans un port d'un Etat non membre de l'Union, l'Etat membre prend les mesures nécessaires pour que le prochain port d'escale du navire soit informé du rejet présumé et demande à ce que l'Etat de la prochaine escale prennent les mesures appropriées ;
3. Lorsqu'il existe une « *preuve manifeste et objective* » qu'un navire a commis « *une infraction ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat membre concerné ou à toute autre ressource (...) et si les éléments de preuve le justifient* », celui-ci informe ses autorités compétentes en vue d'intenter une action, comportant entre autres l'immobilisation du navire.

Ce dernier point pose à l'évidence pour l'Etat côtier – Etat membre en tout état de cause - des conditions infiniment plus restrictives, et apparemment cumulatives, à tout arraisonnement de navires ayant procédé à des rejets illicites de substances polluantes, que celles résultant des textes internationaux actuellement applicables.

Le second point pose également la question de l'application de la réglementation internationale par les Etats non membres de l'Union. Car si l'Etat membre au large duquel un navire a procédé à un rejet illicite n'a pour seule ressource, face à la pollution de ses côtes, que de « demander » à ce que l'Etat de la prochaine escale prennent les « mesures appropriées » - termes au contenu imprécis – pour sanctionner ledit rejet, sans se voir accorder le droit de faire procéder, par lui-même, aux vérifications nécessaires à bord du navire contrevenant, l'expression même d'effectivité des poursuites pénales perd tout son sens.

Au vu de ces dispositions, qui vont rendre vraisemblablement plus difficiles l'adoption de mesures d'exécution par l'Etat côtier, il y a lieu de s'interroger sur les intentions des institutions communautaires en la matière.

Si la portée réelle de ces dispositions sera bien sûr fonction de l'interprétation qu'en donneront les tribunaux, force est toutefois de conclure que, en l'état, la Directive communautaire dépouille sensiblement l'Etat côtier de ses prérogatives en matière de mesures d'exécution, qui, parce qu'elles permettent d'infirmer ou de confirmer des soupçons, sont pourtant un préalable obligatoire aux poursuites.

B. LES REGLES EN MATIERE DE COMPETENCE JURIDICTIONNELLE

La question de la compétence juridictionnelle n'est pas abordée par la Directive du 7 septembre 2005. Rattachée plus spécifiquement à la coopération en matière de Justice et d'Affaires Intérieures, et donc au IIIe pilier de l'Union Européenne, elle fait l'objet d'un article 7 dans la Décision-Cadre du Conseil du 12 juillet 2005.

Cet article prévoit en substance que chaque Etat membre établit sa compétence, conformément au droit international, et assez largement, en fonction de critères nombreux de rattachement : le lieu de commission de l'infraction (son propre territoire, sa ZEE), le pavillon national, ses ressortissants, le lieu du siège social de la personne morale pour le compte de laquelle a été commise l'infraction, le port dans lequel se trouve le navire contrevenant¹².

Cette énumération offre à l'Etat côtier une compétence élargie, qui ne trouve pas d'incompatibilité avec celle de l'Etat du pavillon, sauf référence faite au droit international applicable.

Des dispositions donnent cependant des indications quant aux règles de dévolution de compétence à l'intérieur de l'Union Européenne, lorsque plus d'un Etat membre est concerné par la commission d'une infraction.

Ces indications sont toutefois peu précises et laissent une large place à la concertation entre Etats. En effet, il est prévu que « *les Etats membres concernés s'efforcent de coordonner leurs actions de manière appropriée, notamment en ce qui concerne les conditions dans lesquelles les poursuites sont engagées, ainsi que les modalités d'entraide* ».

Il semble en tout état de cause que le principe *non bis in idem* doive trouver application à l'intérieur de l'Union, contrairement à la pratique possible actuelle¹³.

L'organisation du procès du pétrolier *PRESTIGE*, qui devrait se tenir bientôt devant le tribunal espagnol de CORCUBION sans qu'aucune audience ne soit parallèlement tenue en FRANCE - mais dans le cadre duquel une représentation des parties civiles françaises, ainsi que la présentation de leurs réclamations, ont été organisées - servira vraisemblablement d'exemple aux concertations à venir, dans le cadre des dispositions précitées.

Des éléments de rattachement ont de plus été définis, comme autant de critères à prendre en compte pour le choix du pays compétent pour poursuivre. Il s'agit de :

« a) *L'Etat membre sur le territoire, la zone économique exclusive (...) duquel l'infraction a été commise ;*

b) *L'Etat membre sur le territoire, la zone économique exclusive (...) duquel les effets de l'infraction se manifestent ;*

(...)

f) *L'Etat membre du pavillon du navire à partir duquel l'infraction a été commise ».*

L'ordre dans lequel ont été placés ces éléments de rattachement n'est pas anodin, bien qu'un ordre de priorité ou une hiérarchie parmi ces critères n'ait pas été formellement définie.

¹² Article 7, paragraphe 1. a), b), c), d), e), f), g).

¹³ Voir à ce sujet le point 2.4.3. du jugement du Tribunal Correctionnel de Brest du 4 octobre 2006, op. cit.

Il faut dès lors comprendre de l'agencement de cette énumération que **l'Etat côtier**, sur le territoire duquel a été commise l'infraction ou se sont manifestés les effets de celle-ci, **est prioritaire**, vis-à-vis de l'Etat du pavillon, pour engager des poursuites et juger le contrevenant.

La disposition d'une telle énumération est heureuse et vient ainsi conforter la tendance des tribunaux français à se déclarer compétents.

Ainsi, si les critères permettant à l'Etat côtier, dans la convention de Montego Bay, de se dire compétent alors même que des poursuites auraient été engagées par l'Etat du pavillon, disparaissent dans les textes communautaires, ceux-ci tendent à permettre l'engagement aisé de poursuites par un large panel d'Etats, concernés de près ou de loin par la pollution d'un navire, et **de privilégier, au sein de l'Union Européenne, la compétence juridictionnelle de l'Etat côtier.**

II. LES CRITERES APPORTES A LA CARACTERISATION DE L'INFRACTION

A. SUR L'ELEMENT MATERIEL

Nous avons vu précédemment que la preuve de la matérialité de l'infraction, bien qu'elle ait été, un temps, l'objet de débats relatifs à la fiabilité des méthodes utilisées par les agents des douanes et les membres de la marine nationale¹⁴, et qui consistent principalement à prendre des photographies ou des films numériques des infractions constatées visuellement, sans prélèvement *in situ* des substances déversées, ne présente à l'heure actuelle pas de difficulté majeure devant les tribunaux répressifs français.

Ceci s'explique notamment par l'application des dispositions résultant de l'Accord de BONN¹⁵, et à la référence faite au « code des couleurs » présentées par les hydrocarbures à la surface de l'eau, qui résulte d'un manuel intitulé « *La pollution des mers par les hydrocarbures - Obtention des preuves des rejets des navires* », publié en 1993 par l'Accord de Bonn et diffusé dans le monde entier par les services de l'Organisation Maritime Internationale. Ce manuel a été mis à jour par les parties contractantes à BREST en 1999.

La Directive du 7 septembre 2005 n'apporte pas de précision particulière en ce qui concerne l'administration de la preuve ou la fiabilité de tels éléments de preuve par rapport à d'autres. Pour qualifier l'infraction au plan matériel, la Directive fait référence aux dispositions techniques de la convention MARPOL, qui définissent les termes d'hydrocarbures et de substances liquides nocives.

¹⁴ Voir notamment les propos tendancieux du Professeur Bernard BOULOC, dans « *Rejets d'hydrocarbures : Réflexion sur la « preuve » de l'infraction et les « dommages intérêts* », in Droit Maritime Français, Mars 2005, page 195, qui affirme que seuls des prélèvements en mer des substances observées à la surface de l'eau, suivis d'analyses en laboratoire et complétés par une visite du navire, peuvent établir de manière certaine la présence dans le milieu marin d'hydrocarbures.

¹⁵ L'Accord de Bonn, « concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses », a été signé le 9 juin 1969 par l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède, le Royaume-Uni et l'Union Européenne.

Il importe cependant, aux termes de l'article 7 précité de la Directive, que la preuve de l'élément matériel de l'infraction existe au jour des mesures d'exécution contre un navire soupçonné de rejets illicites, et ce avant même que soient engagées des poursuites.

En effet, et comme il a été dit plus avant, la preuve « *manifeste et objective* » de ces rejets est indispensable à toute mesure d'immobilisation et de déroutement d'un navire contrevenant.

Il y a également lieu de relever que, dans le cadre des mesures d'accompagnement qui sont prévues par la Directive¹⁶, des pratiques et orientations communes seront mises au point entre les Etats membres pour notamment :

- opérer le suivi et l'identification rapide des navires procédant à des rejets de substances polluantes au moyen, le cas échéant, d'équipements de contrôle embarqués,
- élaborer des méthodes de traçage fiables permettant de faire le lien entre des substances polluantes détectées en mer et un navire donné.

Par ailleurs, il est prévu que l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime coopère avec les Etats membres en fournissant une assistance technique par des actions comme le pistage des rejets par repérage et surveillance par satellite.

De telles méthodes, citées ainsi par la Directive, devraient ainsi être admises comme moyens de preuve de la matérialité de l'infraction, ce qui n'est pas le cas actuellement en France.

C'est donc ici encore l'amorce d'une appréhension technique différente des éléments de preuve à la disposition de l'accusation, qui tient compte de l'évolution des techniques.

B. SUR L'ELEMENT INTENTIONNEL

La convention MARPOL fixe dans ses règles 9 et 10 de l'annexe I les éléments matériels techniques – formalisés par des valeurs seuils - de caractérisation de l'infraction, sans apporter de précision sur le caractère intentionnel ou pas de celle-ci.

Elle pose ainsi, à mots couverts, une **présomption d'intentionnalité** du rejet lorsque la constatation est valablement faite du dépassement des quantités de substances polluantes admises dans le milieu marin. C'est d'ailleurs ainsi que l'ont interprété nos tribunaux dans la majorité des cas (cf première partie).

Cette présomption n'étant pas irréfragable, la règle 11 de l'annexe I y pose des exceptions, relatives principalement, comme il a été dit précédemment, à une avarie ou à un événement de mer impliquant ledit rejet pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer.

Mais un critère d'intentionnalité renforcée vient annuler ces exceptions lorsque « *le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* ».

¹⁶ Article 10 de la Directive 2005/35/CE.

La Directive du 7 septembre 2005, par comparaison avec les dispositions précitées, vient restreindre la possibilité d'engager la responsabilité pénale des contrevenants en prévoyant désormais qu'un rejet de substances polluantes devra être considéré comme une infraction pénale s'il a été commis **intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence grave**.

Ces critères nouveaux, qui ajoutent à la lettre de la convention MARPOL, vont nécessiter de la part du Ministère Public, ainsi que des parties civiles, la démonstration d'un élément intentionnel d'une certaine intensité.

Même si, en l'état actuel de la jurisprudence française, qui reconnaît avec une certaine facilité le caractère nécessairement intentionnel¹⁷, et/ou téméraire¹⁸, des rejets prohibés et qualifie sans difficulté de négligent le comportement du prévenu¹⁹, ces critères ne devraient pas constituer un obstacle réel, en France tout au moins, à l'engagement de la responsabilité des contrevenants et ne devraient ainsi que renforcer l'exigence de motivation des décisions rendues par les juridictions pénales, il n'est toutefois pas impossible que la ligne jurisprudentielle actuelle fasse l'objet d'un repli sensible vers moins de condamnations.

Rappelons également qu'il est loisible aux Etats membres de prévoir des règles plus strictes, ainsi qu'il est précisé à l'article premier de la Directive.

La Directive tempère toutefois légèrement la création de cette rigueur nouvelle par un affaiblissement des exceptions posées par la règle 11 de l'annexe de la convention MARPOL.

En effet, l'article 5 de celle-ci, relative aux exceptions, ne transpose pas exactement les dispositions des règles 11 et 6 des annexes I et II respectivement de la convention MARPOL et prévoit que :

- un rejet de substances polluantes dans les eaux intérieures et les eaux territoriales n'est pas considéré comme une infraction s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règles 9, 10 (seuils limites de présence desdites substances dans les rejets), 11 a) (assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire ou sauver des vies humaines en mer) ou 11 c) (rejets approuvés par l'Etat du pavillon pour lutter contre une forme de pollution)
- un rejet de substances polluantes dans les détroits, en zone économique exclusive ou en haute mer n'est pas considéré comme une infraction de la part du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine s'il remplit les conditions posées par l'exception d'avarie.

Cela signifie que l'avarie ne sera plus une cause d'exonération de la responsabilité pénale des différents acteurs du monde maritime dans les eaux intérieures et les eaux territoriales.

En revanche, l'avarie restera une cause d'exonération dans les détroits, les ZEE et la haute mer, mais uniquement pour les intervenants expressément cités, soit le propriétaire, le capitaine ou l'équipage agissant sous l'autorité de celui-ci.

Ainsi, même en cas d'avarie, le gestionnaire nautique, voire le propriétaire de la cargaison ou la société de classification - si tant est que leur implication, directe ou indirecte puisse être démontrée - ne pourront tenter de s'exonérer.

¹⁷ Cour d'Appel de RENNES, 19 septembre 1996, *TRAQUAIR*

¹⁸ Tribunal Correctionnel de BREST, 4 avril 2006, *KRESO* et Cass. Crim. 4 avril 2006, *YURCHENKO*.

¹⁹ Tribunal Correctionnel de BREST, 5 avril 2006, *MYKHALYOV*

La formulation quelque peu maladroite de ces dispositions permet également de penser que l'équipage qui n'aurait pas strictement appliqué les consignes données par le capitaine, et ne se serait ainsi pas placé sous l'autorité de celui-ci, pourrait, même en cas d'avarie, faire l'objet de condamnations pénales.

L'opportunité de telles prévisions n'est pas évidente. Elles sont d'ailleurs contredites dans le paragraphe 2. de l'article premier de la Décision-Cadre du 5 juillet 2005 qui prévoit que les membres de l'équipage ne peuvent faire l'objet de poursuites pénales en cas d'avarie, dans les détroits, les ZEE et la haute mer.

CONCLUSION

Il convient, pour conclure, de souligner que les textes examinés ici prévoient des **peines de prison**, susceptibles d'aller jusqu'à dix ans en cas d'infraction intentionnelle ayant entraîné des conséquences graves pour les personnes ou pour l'environnement.

Le caractère dissuasif de ces peines nouvelles fera vraisemblablement évoluer les comportements. En ce sens, la Commission, et avec elle le Conseil européen, qui s'étaient fixés pour objectif d'instaurer un corps de règles véritablement dissuasives, parviendra peut-être à atteindre celui-ci. Il faut ainsi espérer, avec Joseph STIGLITZ, que « *si demain chacun sait que pèse sur lui une sanction immédiate, les comportements changeront* »²⁰.

En ce qui concerne le **taux des condamnations**, la Décision-Cadre a prévu des sanctions pécuniaires allant jusqu'à 1.500.000 euros d'amende dans les cas les plus graves, notamment pour les infractions commises intentionnellement, ce qui excède de beaucoup les condamnations prononcées jusqu'à présent par nos tribunaux²¹.

Ainsi, pour toutes raisons ci-avant évoquée, la Directive et la Décision-Cadre, qui affichent un objectif de transposition, dans le corpus des règles communautaires, de la réglementation internationale actuellement applicable, procède en réalité à **un important remaniement des équilibres que celle-ci avait mis en place**.

Or, l'opportunité d'un tel remaniement, en France, pose question - compte tenu notamment du paysage jurisprudentiel qui s'est dessiné pendant ces dix dernières années - car il apparaît que les conditions dans lesquelles la réglementation internationale est appliquée actuellement dans le cadre hexagonal est satisfaisante.

Il faut dès lors espérer que si les nouveaux textes communautaires durcissent, de manière générale, les critères applicables aux poursuites et à l'engagement de la responsabilité des prévenus, tout en aggravant les peines encourues, la pratique des tribunaux nationaux ne s'en trouve pas bouleversée.

Sur le plan européen cependant, il est indéniable que les nouvelles dispositions communautaires dans le domaine pénal vont donner une plus grande effectivité à la réglementation internationale, en mettant fin, par la voie contraignante des procédures communautaires, aux défaillances de certains Etats membres, qui, par manque de moyens ou

²⁰ Joseph STIGLITZ, Prix Nobel d'Economie 2001, interview à l'hebdomadaire Le Point du 21 septembre 2006.

²¹ La condamnation la plus haute observée en France a été de 800.000 euros.

simplement par absence de volonté, omettent encore trop souvent de poursuivre les contrevenants.

Et parce que l'environnement ne connaît pas de frontières, ces dispositions nouvelles seront incontestablement un mieux.

Mots clés : Directive, Décision Cadre, sanctions, droit communautaire, jurisprudence, compétence juridictionnelle, tribunaux, Etat côtier, Etat du pavillon, élément matériel/intentionnel, infraction.

Conventions MARPOL/MONTEGO BAY, droit international