

Le capitaine et le droit pénal (1)

Marion Ollivier, Master 2 Droit des espaces et des activités maritimes de l'Université de Bretagne occidentale

Céline Thorel, Master 2 Droit des espaces et des activités maritimes de l'Université de Bretagne occidentale

Adrien Mouillé, Master 2 Droit des espaces et des activités maritimes de l'Université de Bretagne occidentale

*
**

« Dans les périls de la navigation, l'instinct de conservation des hommes leur a fait, depuis longtemps, reconnaître qu'il fallait un seul maître à bord » (2). Il est vrai que les conditions parfois dantesques de la navigation maritime, tout comme la nécessaire présence sur le pont d'une personnalité forte, ont conduit à la reconnaissance d'une autorité puissante à la tête du navire, unique représentant à bord de l'État du pavillon : le capitaine.

Le capitaine est le personnage emblématique du droit maritime. Les origines de la fonction sont lointaines, son histoire longue et tourmentée. C'est la grande ordonnance de Colbert d'août 1681 qui viendra ponctuer l'évolution de la fonction, commencée dès la Rome et la Grèce antiques. Elle consacre les qualités requises d'un capitaine : talent de navigateur, négociant et meneur d'hommes. L'écho de ce triptyque de compétences résonne encore au cœur du droit maritime. Malgré les progrès technologiques et l'évolution du contexte commercial, le capitaine de navire exerce toujours, en sa qualité de chef de l'expédition, des fonctions d'ordre technique ; en sa qualité de représentant de l'armateur, des compétences commerciales ; enfin en sa qualité de représentant de l'autorité publique à bord, des compétences civiles et même de police judiciaire (3).

Il apparaît que « le rôle du capitaine s'est sensiblement affaibli » (4) et qu'il n'est plus cette figure symbolique du droit maritime dont le rôle et les pouvoirs sont d'une importance décisive. « Seul maître à bord après Dieu » selon l'expression consacrée, le capitaine demeure un sujet de droit qui ne peut être comparé à aucun autre (5). Au sein du code des transports, la définition du capitaine se situe à l'article L. 5511-4, alinéa 1^{er}, qui le désigne comme « le patron ou toute autre personne qui exerce, de fait, le commandement du navire ».

Le capitaine, en exerçant ses fonctions de commandement et de représentation du droit de l'État du pavillon, est susceptible de voir sa responsabilité engagée. Cependant, au regard de l'évolution des techniques et du droit (6), les questionnements concernant la réalité des attributions disciplinaires et pénales du capitaine ainsi que les interrogations suscitées par sa responsabilité pénale demeurent. Dans ce contexte, il apparaît pertinent de faire un point sur l'étendue actuelle de ses pouvoirs mais également sur la responsabilité pénale que ceux-ci impliquent.

Les attributions disciplinaires et pénales du capitaine, à l'image du droit pénal maritime, sont en situation de refonte et la responsabilité en émanant est caractérisée par une double évolution. En effet, sa responsabilité est désormais davantage fondée sur le droit pénal commun que sur le droit pénal maritime ; elle est par ailleurs aggravée dans les cas de pollution marine.

L'ampleur des prérogatives disciplinaires et pénales du capitaine

En tant que gardien de l'harmonie à bord du navire, le capitaine dispose de prérogatives disciplinaires lorsque le trouble n'affecte que la société du bord ; il dispose parallèlement de prérogatives pénales lorsque le trouble affecte la société dans son ensemble (7).

Le capitaine, autorité du bord en matière disciplinaire

C'est le décret du 7 novembre 1960 sur la discipline qui énumère les « comportements de nature à perturber la vie collective à bord » (8). Ce texte ancien distingue deux types de fautes disciplinaires : les fautes graves relevant de l'administration des affaires maritimes d'une part ; les fautes légères sanctionnées par le capitaine de l'autre (9). On observe une gradation de la sanction prononcée par le capitaine en fonction de la faute commise, allant du simple blâme à une consigne à bord d'un maximum de huit jours (10). De plus, selon l'article L. 5531-1 du code des transports, le capitaine dispose de la faculté de prendre des mesures coercitives à l'encontre de toutes les personnes se trouvant à bord, y compris les passagers. Ce pouvoir de police générale, défini très largement, doit faire l'objet d'un contrôle afin d'en éviter un usage abusif.

L'encadrement des pouvoirs disciplinaires du capitaine se manifeste à l'article 20 de la loi relative à la répression en matière maritime selon lequel le capitaine est tenu de rendre des comptes aux autorités terrestres par le biais du livre de discipline (11). Ainsi, après avoir interrogé l'auteur de la faute, le capitaine y indiquera toutes les informations nécessaires. Le refus par l'intéressé de signer ce document devra être indiqué.

Le capitaine, représentant de l'État du pavillon en matière pénale

En tant qu'officier de police judiciaire, le capitaine dispose d'importantes prérogatives de droit pénal qui, pendant longtemps, ont suffi à justifier la réserve de nationalité le concernant. Cependant, le droit social maritime français a évolué sous l'influence de la jurisprudence de la CJCE. Suite à un arrêt du 4 avril 1974 (12), c'est la question du privilège de nationalité de l'équipage qui a d'abord été mise en conformité avec les principes directeurs de la Convention européenne des droits de l'homme et en particulier la libre circulation des travailleurs. Ainsi, « le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français » (13) mais les autres membres de l'équipage ne doivent plus nécessairement l'être. Ensuite, par deux arrêts du 30 septembre 2003, la réserve de nationalité des capitaines espagnols et allemands est remise en cause au nom du même principe (14). Selon la Cour, un État membre n'est autorisé à réserver à ses ressortissants les fonctions de capitaine ou de suppléant « qu'à condition que les prérogatives de puissance publique soient effectivement exercées de manière habituelle et ne représentent pas une part très réduite de leurs activités ». La réserve de nationalité du capitaine d'un navire battant pavillon français sera également mise en cause par le même attendu de principe, le 11 mars 2008 (15). Le législateur français se conforme à l'arrêt de la CJCE par la loi n° 2008-324 du 7 avril 2008, désormais reprise à l'article L. 5522-1 du code des transports (16), ouvrant ainsi l'exercice de prérogatives pénales françaises à des extra-nationaux. Cette évolution a été fortement critiquée par une partie de la doctrine car impliquant l'exercice potentiel de prérogatives de droit pénal par un capitaine n'ayant pas la nationalité de l'État du pavillon. D'ailleurs, le Conseil constitutionnel, dans sa décision n° 98-399 du 5 mai 1998, y affirmait

que « des fonctions inséparables de l'exercice de la souveraineté nationale ne sauraient être confiées à des personnes de nationalité étrangère ou représentant un organisme international » (17).

En dépit de ce changement, et en tant que représentant de l'État du pavillon, les pouvoirs pénaux pouvant être exercés par le capitaine sont considérables. Il peut par exemple prononcer la consignation d'une personne mettant en péril le navire ou sa cargaison (18). Aussi, lorsqu'il a connaissance d'un crime ou d'un délit commis à bord du navire (19), il est investi des pouvoirs d'enquête de droit commun prévus, entre autres, aux articles 54, 60 ou 61 du code de procédure pénale et doit alors procéder à la conservation des indices ou à la saisie des armes. En la matière, on assiste aujourd'hui à une mise en conformité du droit français avec les droits de l'homme. En effet, depuis la loi du 7 avril 2008 (20), le capitaine ne pourra procéder à la consignation de la personne suspectée qu'à la demande du procureur de la République. En situation d'urgence, la consignation immédiate restera possible mais avec l'accord *a posteriori* du procureur. On retrouve ce contrôle en matière d'enquête (21).

Une affaire récente est à l'origine de la loi du 5 janvier 2011 (22) venant, entre autres, encadrer les pouvoirs pénaux du capitaine pour l'arrestation et la consignation à bord de personnes soupçonnées de délits ou de crimes. Ces dispositions ne concernent pas l'ensemble des capitaines de la flotte française mais uniquement les commandants des bâtiments ou des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer. Cette mise en conformité du cadre légal de l'action de l'État en mer avec la Convention européenne des droits de l'homme résulte notamment de l'affaire *Medvedyev* dans laquelle la France fut condamnée à deux reprises par les juges de Strasbourg en 2008 (23) et en 2010 (24). Avant cette loi, le capitaine disposait d'un pouvoir très étendu qui lui permettait par exemple d'intercepter et d'enfermer un suspect sur simple information du procureur. Ce pouvoir posait un problème de légalité puisque la décision d'enfermement doit en principe relever d'un magistrat indépendant (25). La CEDH a ainsi jugé que le procureur ne bénéficiait pas d'une indépendance suffisante à l'égard du pouvoir exécutif et ne pouvait dès lors être qualifié de « magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires » au sens de l'article 5 § 3 de la Convention. Ainsi, la loi du 5 janvier 2011 crée, aux articles L. 1521-11 à L. 5121-18 du code de la défense, un régime *sui generis* pour la rétention à bord des personnes appréhendées dans le cadre des actions de l'État en mer. Aujourd'hui, lorsqu'il veut prendre cette décision, le capitaine doit respecter une procédure plus contraignante : il doit notamment avvertir le préfet maritime qui informe immédiatement le procureur de la République. Dans un délai de quarante-huit heures, celui-ci doit saisir le juge des libertés et de la détention, magistrat du siège indépendant par principe, qui statue ensuite sur la privation de liberté de la personne soupçonnée. Les mesures de restriction ou de privation de liberté peuvent éventuellement être prolongées (26).

L'étendue de la responsabilité pénale du capitaine

Le domaine de la responsabilité pénale du capitaine fait aujourd'hui l'objet d'une double évolution, avec l'affaiblissement du particularisme du droit pénal maritime d'une part et l'émergence d'une responsabilité pénale particulière du capitaine en matière de pollution par les hydrocarbures de l'autre.

Une responsabilité pénale de droit commun

« Le code disciplinaire et pénal de la marine marchande n'est plus la matrice du droit pénal du travail maritime » (27). De la même manière et jusqu'à l'ordonnance du 2 novembre (v. *infra*, p. 589), le CDPMM a progressivement cessé d'être la matrice du droit de la responsabilité pénale applicable au capitaine. En la matière, les juges l'ont délaissé en effet au profit du code pénal.

La concurrence entre le droit commun et le droit pénal maritime était telle que certaines dispositions du CDPMM inutilisées avaient déjà été abrogées au profit de doublons législatifs de droit commun. Ce fut par exemple le cas de l'article 42, alinéa 3, du CDPMM qui punissait les violences commises hors motifs légitimes par le capitaine. Cette disposition a été reprise à l'article L. 5531-9 du code des transports qui renvoie explicitement aux articles 222-8, 222-10, 222-12 et 222-13 du code pénal réprimant les violences commises par une personne dépositaire de l'autorité publique. Par ailleurs, les articles subsistant au sein du CDPMM étaient très peu utilisés ; certaines juridictions ont ainsi fondé la condamnation pénale d'un patron de pêche sur la base de l'article L. 263-2 [devenu L. 4741-9] du code du travail alors que l'utilisation de la règle spéciale prévue par le CDPMM eût peut-être été plus pertinente (28). Finalement, les infractions applicables au capitaine sont éparpillées dans différents textes (la loi relative) la répression en matière maritime, code des transports, code du travail, code pénal...), ce qui rend très difficile la perception de l'étendue de sa responsabilité pénale.

Dans le CDPMM, trois catégories d'infractions concernent spécifiquement le capitaine : l'absence irrégulière et l'abandon de poste ; les infractions touchant à la police intérieure du navire ; enfin, les infractions concernant la police de la navigation. Elles ne recevaient, jusque maintenant, que très peu d'applications. Parmi les autres textes, on peut citer, en matière de sécurité et de sûreté par exemple, l'article L. 5241-12 du code des transports qui punit d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende « le fait, pour un capitaine, de faire naviguer ou de tenter de faire naviguer [*le navire*] sans titre de sécurité ou certificat de prévention de la pollution en cours de validité ». Dans un arrêt de la cour d'appel de Rouen du 29 mars 2010, un capitaine a également été condamné à une peine d'amende pour avoir fait obstacle à un tel contrôle (29). En ce qui concerne la police des ports, l'amende peut s'élever à 40 000 € si le capitaine ne s'est pas conformé aux dispositions réglementant le dépôt des déchets (30). Outre ces textes spécifiques, la jurisprudence a fréquemment recouru à des cas plus classiques de responsabilité telle l'abstention volontaire de porter assistance à une personne en péril (c. pén., art. 223-6, al. 2) (31).

Une responsabilité pénale renforcée en matière de pollution marine par hydrocarbures

La responsabilité pénale du capitaine en matière de pollution marine par hydrocarbures obéit à un régime spécifique qui a pris toute son acuité avec le renforcement des législations environnementales. Suite aux catastrophes des pétroliers Erika et Prestige, l'Union européenne a souhaité davantage encadrer la répression des pollutions par les hydrocarbures (32). Elle a donc rapidement mis en place un système de responsabilité et de sanction afin de renforcer, au niveau européen, le dispositif mis en place par la Convention MARPOL 73/78 (33). Selon la directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 (34), des sanctions pénales devront donc être infligées par les États membres aux responsables de rejets qui ont agi intentionnellement ou par négligence grave. En droit français, la réception de ce texte s'est faite à travers les dispositions du code de l'environnement, modifiées par les lois du 3 mai 2001 (35) et du 1^{er} août 2008 (36) qui alourdissent les sanctions déjà sévères de la loi du 5 juillet 1983 (37) réprimant la pollution par les hydrocarbures. En tant que responsable de la conduite du navire, c'est le capitaine qui est l'épicentre de la responsabilité pénale en la matière. Le code fait cependant la distinction entre les pollutions intentionnelles (c. envir., art. L. 218-11 à L. 218-15) et les pollutions accidentelles (c. envir., art. L. 218-19).

Les pollutions intentionnelles sont celles qui contreviennent aux dispositions de la Convention MARPOL, tels les rejets d'hydrocarbures (38) ou de substances liquides nocives (39). Dans ces cas, la peine de 50 000 € d'amende prononcée à l'encontre du capitaine peut être portée à un an d'emprisonnement et à 100 000 € d'amende en cas de récidive (c. envir., art. L. 218-11). De plus, le texte alourdit sensiblement les peines en fonction de la nature ou de la taille du navire concerné, prévoyant jusqu'à une peine de dix ans d'emprisonnement et une amende de 15 millions d'euros (40). Les articles L. 218-14 à L. 218-17 du code de l'environnement déterminent les autres cas d'engagement de la responsabilité pénale du capitaine, tels les rejets contraires aux annexes III, IV, V et IV de la Convention MARPOL 73/78.

Pour les pollutions marines accidentelles, les articles L. 218-19 et suivants du code de l'environnement prévoient une gradation de la peine en fonction de différents critères tels que le type du navire, sa jauge ou l'origine de l'infraction. La peine minimum est de 4 000 € d'amende mais le capitaine d'un navire à gros tonnage peut, au maximum, être condamné à 7 ans d'emprisonnement et à 10,5 millions d'euros d'amende s'il cumule deux circonstances aggravantes. Un durcissement de la peine est ainsi prévu lorsque la pollution résulte de la violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ou d'une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité et que le capitaine ne pouvait ignorer (41) et lorsqu'un « dommage irréversible ou d'une particulière gravité » a été causé à l'environnement (42).

Théoriquement, les peines prévues à l'encontre du capitaine sont sévères ; en pratique, les juges sont plus cléments (43). De plus, le souci de responsabiliser davantage l'ensemble du monde maritime et de faciliter la réparation a conduit à l'élargissement du cercle des personnes responsables. Depuis la loi du 1^{er} août 2008, les peines encourues sont ainsi applicables, dans certaines conditions « soit au propriétaire, soit à l'exploitant [...], soit à toute autre personne que le capitaine exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire » (44). Le droit français va donc plus loin que le droit international puisqu'il est ainsi possible d'engager la responsabilité d'une personne physique n'ayant pas contribué directement au dommage si elle a violé délibérément une obligation particulière de sécurité ou de prudence ou si elle a commis une faute caractérisée exposant l'environnement à un risque grave (45).

Dans le cas où le capitaine serait insolvable, le texte prévoit également un élargissement de l'exécution de la peine puisque le tribunal peut décider de mettre le paiement des amendes à la charge du propriétaire ou de l'exploitant s'il a été cité à l'audience (46). Lorsque d'autres personnes ont eu un rôle causal actif dans l'événement de pollution, on pourra s'appuyer sur d'autres fondements comme la mise en danger d'autrui (47) pour condamner des personnes non visées par le code de l'environnement. Ces dispositions, récentes, n'ont jamais été utilisées et les différentes décisions ont jusqu'à maintenant appliqué la loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires. Ce fut ainsi le cas dans l'affaire *Erika* qui symbolise néanmoins la charnière entre deux générations de réglementation. En effet, en l'espèce, les juges ont logiquement mis en oeuvre l'arsenal législatif disponible, c'est-à-dire la loi du 5 juillet 1983 telle qu'elle a été transposée dans le code de l'environnement, à travers le prisme des textes adoptés en réaction au naufrage (48). Dans sa décision rendue le 25 septembre 2012 (49), la Cour de cassation a ainsi confirmé les condamnations pénales prononcées par la cour d'appel de Paris à l'encontre du groupe Total, de la société de classification Rina, de l'armateur et du gestionnaire. Le capitaine avait été relaxé par les juges d'appel. Il s'agit là d'une preuve tangible de la prise en compte, par le droit des pollutions marines en particulier et par le droit du transport maritime en général, des évolutions du contexte maritime. Le capitaine, désormais connecté en temps presque réel aux autres acteurs du transport maritime, n'est plus le seul maître à bord du navire.

C'est d'autant plus vrai depuis l'ordonnance n° 2012-1218 du 3 novembre 2012, puisque cette dernière vient consacrer l'élargissement du cercle des personnes responsables à des infractions autres que celles relatives à la pollution. Le capitaine n'est plus l'unique responsable dans certains cas de mauvaise conduite du navire ou d'erreur de navigation.

Mots clés :

ENVIRONNEMENT * Droit pénal maritime * Responsabilité pénale * Capitaine * Pouvoirs disciplinaires * Pollution marine

(1) L'AJ pénal, dans son numéro 11/2012, a consacré un dossier au droit pénal maritime intitulé Droit pénal maritime et pollution marine. Il est constitué, outre la présente contribution, des articles suivants :

- La responsabilité pénale en matière de pollution marine par hydrocarbures, par Cécile Bouche, Gwenaëlle Lafleur et Audrey San Jaime, p. 570 ;
- 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*, par Aranud Montas et Gildas Roussel, p. 574 ;
- Les pouvoirs d'enquête en mer, par Mathilde Jacquot et Pierre-Etienne Brouté, p. 578 ;
- L'action en réparation des victimes de pollution marine, par Maxime Cabon et Adrien Quivoron, p. 581 ;
- Présentation des principales dispositions de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime, Emmanuelle Allain, p. 589 .

(2) J. Anouilh, *Becket ou l'honneur de Dieu*, Gallimard, 1959, rééd., mars 2010, p. 44.

(3) A. Montas, *Droit maritime*, Vuibert, 2012, p. 85.

(4) P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2^e éd., LGDJ, 2010, n° 285, p. 199.

(5) J.-P. Beurier (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz, 2008, n° 351.07, p. 430-432.

(6) Nous pensons notamment à l'influence croissante des arrêts de la CEDH et de la CJUE, à l'obsolescence du CDPMM ainsi que des tribunaux maritimes commerciaux (TMC).

(7) M. Rémond-Gouilloud, *Droit maritime*, Pedone, 1993, n° 212, p. 135-136.

(8) C. transp., art. L. 5531-4.

(9) P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime, op. cit.*, n° 115, p. 87.

(10) C. transp., art. L. 5531-5.

(11) Livre de discipline dont le régime juridique est défini à l'article 4 du décret n° 60-1193 du 7 novembre 1960 sur la discipline à bord des navires de la marine marchande, JORF 15 nov. 1960, p. 10194 s.

(12) CJCE, 4 avr. 1974, *Commission c/ France*, aff. n° 167-73 dite « *Affaire des marins français* ».

(13) C. trav. mar., art. 3, al. 2.

(14) CJCE, 30 sept. 2003, *Colegio de Oficiales & Anker, Ras et Snoek*, DMF 2003, p. 1035, obs. P. Bonassies.

(15) CJCE, 11 mars 2008, DMF 2008, p. 509, obs. A. Cudennec.

(16) C. transp., art. 5522-1 : « Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un État membre de

l'Union Européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail ».

(17) Cons. const., 5 mai 1998, n° 98-399 DC, AJDA 1998. 534 ; *ibid.* 489, note J.-E. Schoettl ; D. 1999. 209, note B. Mercuzot ; *ibid.* 2000. 59, obs. A. Pena-Gaia ; RFDA 1998. 620, note E. Picard ; *ibid.* 1254, note V. Goesel-Le Bihan ; RDSS 1998. 863, obs. E. Alfandari.

(18) CDPMM, art. 29.

(19) CDPMM, art. 30.

(20) Loi n° 2008-324 du 7 avr. 2008 relative à la nationalité des équipages de navires, JORF n° 0083 du 8 avr. 2008, p. 5921.

(21) CDPMM, art. 30.

(22) Loi n° 2011-13 du 5 janv. 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, JORF n° 0004 du 6 janv. 2011, p. 374.

(23) CEDH 10 juill. 2008, n° 3394/03, *Medvedyev c/ France*, D. 2008. 3055, note P. Hennion-Jacquet ; *ibid.* 2009. 600, note J.-F. Renucci ; AJ pénal 2008. 469, obs. C. Saas ; RSC 2009. 176, obs. J.-P. Marguénaud.

(24) CEDH 29 mars 2010, n° 3394/03, *Medvedyev c/ France*, AJDA 2010. 648 ; D. 2010. 1386, obs. S. Lavric, note J.-F. Renucci ; *ibid.* 952, entretien P. Spinosi ; *ibid.* 970, point de vue D. Rebut ; *ibid.* 1390, note P. Hennion-Jacquet ; RSC 2010. 685, obs. J.-P. Marguénaud ; DMF 2010. 1021, obs. P. Bonassies.

(25) J.-F. Renucci, Un séisme judiciaire : pour la Cour européenne des droits de l'Homme, les magistrats du parquet ne sont pas une autorité judiciaire, D. 2009. 600.

(26) C. déf., art. L. 1521-14.

(27) P. Chaumette, La responsabilité pénale de l'armateur vis-à-vis de la protection des marins, ADMO, 2003, p. 187.

(28) T. corr. Dieppe, 25 juin 1996, *navire Snekkar*, DMF 1997, p. 93, obs. M. Le Bihan-Guénoilé ; Rouen, 30 sept. 1998, *navire Snekkar*, DMF 1999, 387, obs. M. Le Bihan-Guénoilé.

(29) Rouen, 29 mars 2010, n° 09/00640, Jurisdata n° 2010-008160.

(30) C. ports mar., art. L. 341-1 et L. 343-2.

(31) C. pén., art. 223-6, voir pour exemple : Rennes, 25 janv. 2005, *Chalutier Vierge de l'Océan*, DMF 2006, p. 488, obs. P. Chaumette.

(32) A. Bellayer-Roille, Les réactions juridiques de la CE suite au naufrage du Prestige : étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime, ADMO 2003, t. XXI, p. 134-184.

(33) Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78).

(34) Directive 2005/35/CE du 7 sept. 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, JOUE 30 sept. 2005, p. 11-21.

(35) Loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 publiée au JO 4 mai 2001.

(36) Loi n° 2008-757 du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, JO 2 août 2008.

(37) Loi n° 83-583 du 5 juill. 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures JO 6 juill. 1983.

(38) Conv. MARPOL 73/78 préc., annexe I.

(39) Conv. MARPOL 73/78 préc., annexe II.

(40) C. envir., art. L. 218-12 et L. 218-13.

(41) C. envir., art. L. 218-19 II.

(42) C. envir., art. L. 218-19 III.

(43) TGI Brest, 1^{er} juill. 2009, *navire Valentia* (2 millions d'euros) ; TGI Brest, 1^{er} juill. 2009, *navire Al Esraa* (1 million d'euros).

(44) C. envir., art. L. 218-18.

(45) C. envir., art. L. 218-19 IV.

(46) C. envir., art. L. 218-23 I.

(47) C. pén., art. 223-1 et 223-2.

(48) TGI Paris, 11^e ch. corr., 16 janv. 2008, n° 2008-351025 et CA Paris, 30 mars 2010, 11^e ch., n° 08/02278, *Erika*, Paris, D. 2010. 967, obs. S. Lavric ; *ibid.* 1008, entretien L. Neyret ; *ibid.* 1804, chron. V. Rebeyrol ; *ibid.* 2238, chron. L. Neyret ; *ibid.* 2468, obs. F. G. Trébulle ; Rev. sociétés 2010. 524, note J.-H. Robert ; RSC 2010. 873, obs. J.-H. Robert ; RTD com. 2010. 622, obs. P. Delebecque ; *ibid.* 623, obs. P. Delebecque.

(49) Crim. 25 sept. 2012, n° 10-82.938, *Erika*, D. 2012. 2248, et les obs. ; *ibid.* 2557, obs. F. G. Trébulle.

