

SOKALIKE : Que sont devenus le Code pénal et la procédure pénale ?

« Du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon. »

Patrick CHAUMETTE

Professeur de droit à l'Université de Nantes

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

Le Cross Corsen a reçu le message de détresse, relayé par un autre navire de pêche, puis directement le signal de la balise de détresse. Il a identifié les navires susceptibles d'être impliqués dans l'abordage, par les transpondeurs AIS qui équipent les navires de commerce. A la demande du procureur de la République de Morlaix, la préfecture maritime de Brest a dépêché deux avions des Douanes et de la marine Nationale, un remorqueur militaire et un aviso. L'Ocean Jasper présentait des traces de peinture sur son flanc tribord et un comportement suspect. Chargé d'acier, il venait de Saint-Petersbourg et faisait route vers la Turquie ; il se serait déroute lui-même vers le lieu du naufrage, puis plus tard reprenait sa route à faible vitesse.

La compagnie turque a accepté que le navire soit dérouter sur Brest, en vue d'une inspection par le centre de sécurité des navires. Des dégâts ont été constatés, mais aussi des déficiences techniques conduisant à une rétention du navire. Le procureur et la gendarmerie maritime ont entendu l'équipage du vraquier, azerbaïdjanais, turcs, géorgien ; le second azerbaïdjanais, était de veille à la passerelle. Il existe vraisemblablement une infraction aux règles internationales de navigation, définies par la Convention COLREG, une non-assistance à personne en danger au minimum, défini par le code pénal français.

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

Une autorisation de l'Etat du pavillon ?

La convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer a aussitôt été évoquée, notamment son article 97 qui donne compétence en haute mer à l'Etat du pavillon ; l'Etat dont le marin est le ressortissant serait aussi susceptible d'intervenir pour engager des poursuites pénales. Il était aussi possible d'évoquer la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et

autres évènements de navigation. Le déroutement du navire à Brest fut volontaire. De même, il fut indiqué que c'est de manière volontaire que l'équipage a répondu aux questions des enquêteurs. Le Ministère des affaires étrangères a demandé à Kiribati de renoncer à entamer une procédure, de manière à permettre un procès en France ; une autorisation de Kiribati fut même évoquée par le Ministre de l'Agriculture et de la Pêche. Notre nouveau président a obtenu l'accord de son homologue Anote Kong pour la poursuite de l'enquête en France, l'immobilisation du navire le temps de l'enquête. Notre président s'est rendu à Plouescat, lors des funérailles de Bernard Jobard, apportant sa compassion aux rescapés ; il n'a pu y annoncer un miracle, le « dépaysement » du procès en France. L'ensemble des discours à laisser croire que l'Etat du pavillon disposait d'une compétence exclusive. Qu'en pense le Ministère de la Justice ?

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

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

L'Etat du pavillon sans exclusivité.

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

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

Cette compétence de l'Etat du pavillon n'est pas exclusive : l'article 3 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 permet à un Etat d'engager des poursuites à l'encontre de ses nationaux, dès lors que ces derniers ont commis des infractions à bord de navires battant pavillon étranger. La convention envisage donc un autre chef de compétence, fondé sur la nationalité de l'auteur de l'infraction. L'article 113-6 du code pénal français reprend cette logique : *« La loi pénale française est applicable à tout crime commis par un Français hors du territoire de la République. Elle est applicable aux délits commis par des Français hors du territoire de la République si les faits sont punis par la législation du pays où ils ont été commis. Il est fait application du présent article lors même que le prévenu aurait acquis la nationalité française postérieurement au fait qui lui est imputé. »* Des comptes doivent être

rendus à la mère patrie, pas seulement pour des infractions commises en France (v. art. 689 C. Proc. Pénale).

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

De la protection des gens en mer.

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

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

En août 2002, un chalutier des Sables d'Olonne, le Cistude, fut percuté par le Bow Eagle, un cargo chimiquier battant pavillon norvégien au large de l'île de Sein. Le cargo avait poursuivi sa route sans s'arrêter et quatre des sept marins français, embarqués à bord du chalutier, avaient été portés disparus. L'enquête ayant permis d'identifier le navire responsable, l'officier de quart au moment des faits, ressortissant philippin, a été condamné à cinq ans de prison ferme pour infractions aux règles de navigation par un tribunal de Bergen, tribunal norvégien compétent au regard de la loi du pavillon pour connaître de ce naufrage¹. La Norvège a montré de bout en bout qu'elle était un Etat du pavillon sérieux. Le tribunal norvégien n'ayant retenu que des infractions à la navigation, la famille de l'une des victimes s'est efforcée d'obtenir un second procès en France pour non assistance à personne en danger, infraction inexistante en Norvège. Ni le juge d'instruction des Sables d'Olonne, ni la cour d'appel de Poitiers n'ont suivi cette demande, en 2003. Le commandant du pétrolier néerlandais Arklow Ranger, impliqué en 2002 dans le naufrage du chalutier sablais Pepe Roro, a été condamné pénalement à Rotterdam. Malte instruit l'abordage et la naufrage du navire cherbourgeois Klein Familie, Malte faisant des efforts très récents pour sortir de la complaisance, étant devenu membre de l'Union européenne en 2004.

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

¹ Naufrage du Cistude, procès en Norvège, Le Marin 7 mars 2003.

justice vis-à-vis du pouvoir politique, sa capacité à condamner des innocents et à protéger des coupables d'actes graves.

Myopie ou défaut de perspective ?

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

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

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

Le départ de Brest du capitaine, du second et d'un matelot, azeris, vers la Turquie ou l'Azerbaïdjan, circulant librement nous rapproche de plus en plus du bricolage, de l'amateurisme et de l'incompétence. Rien ne semble appris de l'expérience, aucune coordination interministérielle ne paraît fonctionner.