



HAL
open science

Les infractions fluviales (droit international pénal)

Franck Latty

► **To cite this version:**

Franck Latty. Les infractions fluviales (droit international pénal). Hervé ASCENSIO; Emmanuel DECAUX; Alain PELLET (dir.); CEDIN. Droit international pénal, 2e édition révisée, Pedone, pp.375-382, 2012, 978-2-233-00658-5. halshs-04188899

HAL Id: halshs-04188899

<https://shs.hal.science/halshs-04188899>

Submitted on 30 Aug 2023

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.

Les infractions fluviales

Franck LATTY

1. Si la gravité des infractions commises sur des fleuves est sans commune mesure avec l'atrocité des grands crimes internationaux, elles n'en sont pas moins aussi régies par le droit des gens, du moins pour ce qui concerne les infractions commises sur certains certains fleuves internationaux. D'un point de vue historique, les infractions fluviales sont d'ailleurs parmi les premières à avoir été consacrées en droit international, puisqu'elles ont été envisagées dès la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868. Cette dernière a du reste entériné l'existence de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), première organisation intergouvernementale à avoir vu le jour, ce qui témoigne du caractère ô combien novateur pour l'époque de l'instrument. Dans la lignée du système rhénan, étendu à la navigation sur la Moselle par la Convention de Luxembourg du 27 octobre 1956, la plupart des fleuves internationaux sont aujourd'hui l'objet d'un régime lui-même internationalisé (v. P. Daillier, M. Forteau, A. Pellet, *Droit international public*, Paris, LGDJ/Lextenso, 2009, pp. 1375 et s. n^{os} 716 et s.). Paradoxalement, le régime le plus ancien (Rhin) demeure le plus abouti en matière d'internationalisation des infractions fluviales. De fait, le droit des fleuves étant avant tout un droit des particularismes, la place du droit international dans la détermination (Section 1) et la répression (Section 2) des infractions fluviales varie du tout au tout selon les instruments considérés.

Section 1 – Détermination des infractions fluviales

§ 1 – Sources des infractions fluviales

2. La détermination des infractions fluviales résulte des conventions propres aux fleuves internationaux, complétées le cas échéant par le droit dérivé des « commissions fluviales » compétentes (A). Le développement du droit de l'Union européenne dans le domaine fluvial soulève toutefois, au moins sur le papier, certains problèmes d'articulation (B).

A – Droit conventionnel et droit dérivé

3. La plupart des fleuves internationaux, compris comme des cours d'eau traversant ou séparant plusieurs Etats, sont régis par des traités, dont certains incriminent des comportements relatifs à l'utilisation du Tel est le cas de conventions sectorielles encadrant par exemple la pêche dans le fleuve (v. les ***376*** art. 12 et s. de la convention franco-espagnole de 1959 relative à la pêche en Bidassoa, qui réglementent très précisément la pêche des riverains dans le fleuve). Tel est surtout le cas des Statuts régissant les fleuves internationaux, qui vont jusqu'à créer des commissions fluviales chargées d'administrer les cours d'eau concernés et disposant à cet effet d'un pouvoir normatif (CCNR, Commission du Danube, Conseil de coopération de l'Amazonie, Autorité du bassin du Niger *etc.*).

4. Les deux traités précités relatifs au Rhin et à la Moselle consacrent ainsi la liberté de navigation, « à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente Convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale » (article 1^{er} Conv. Mannheim ; article 29 Conv. Luxembourg). Sur ce fondement, la Commission centrale pour la navigation du Rhin produit un « droit fluvial dérivé » parfois qualifié de « droit rhénan », composé de divers règlements encadrant dans les moindres détails la navigation sur le fleuve. Des instruments

comparables ont été adoptés par d'autres commissions fluviales (ex. : Code international de la navigation et des transports adopté par l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal ; *Digesto sobre usos del río Uruguay* de la Commission d'administration du fleuve Uruguay), dont le non respect fait naître des infractions fluviales.

5. Dans plusieurs cas de figure néanmoins, le droit international ne fixe qu'un cadre souple dans lequel il revient aux autorités nationales de définir l'infraction. Ainsi, les Etats riverains du Danube, du Niger, de l'Amazonie ou du Mékong, par exemple, conservent leurs prérogatives souveraines en matière de détermination des infractions fluviales, les normes internationales, primaires ou dérivées, se contentant de favoriser une harmonisation des législations nationales en ce domaine (v. A.-L. Vauris-Chaumette, « Les infractions fluviales... », pp. 178 et s.).

B – Droit de l'Union européenne et infractions fluviales

6. L'Union européenne, au titre de la politique des transports, adopte des normes relatives au secteur fluvial, dont la teneur est susceptible d'entrer en collision avec la réglementation internationale applicable aux fleuves internationaux coulant sur le vieux continent (Rhin et Danube en premier lieu). Sont notamment concernées les règles définissant la profession de batelier et en fixant les conditions d'accès (directive 87/540/CEE, directive 96/50/CE), dont le champ matériel rencontre celui du Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin. La directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive précitée 82/714/CEE, ainsi que la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses sont susceptibles de poser des problèmes analogues. Or, dans la pratique, il s'avère que les normes récentes de l'Union européenne s'inspirent largement du régime rhénan (quand elles n'y renvoient pas directement), ce qu'a favorisé l'accord du 3 mars 2003 conclu entre la Commission européenne et la CCNR (v. M. Benlolo-Carabot, « Vers un droit fluvial communautaire ? », pp. 169 et s.). La concurrence des sources en matière de droit fluvial ne génère donc pas de conflits de normes en matière d'infractions. Au contraire, il entraîne une diffusion du régime rhénan – et des ***377*** infractions fluviales qu'il prévoit – dans les ordres juridiques des Etats membres de l'Union européenne. L'adhésion envisagée de l'Union à la Convention de Belgrade de 1948, en cours de réexamen, sur le Danube (v. M. Benlolo-Carabot, *id.*, pp. 171-172), devrait encore favoriser l'harmonisation des infractions fluviales au niveau européen. Les fleuves constituent dès lors une manifestation inattendue du « pluralisme ordonné » (M. Delmas-Marty).

§ 2 – Contenu des infractions fluviales

A – Nature des infractions fluviales

7. Les infractions fluviales découlant des instruments internationaux mentionnés relèvent en premier lieu de la police de la navigation. Pour prendre l'exemple rhénan, les dispositions du Règlement de police pour la navigation du Rhin prescrivent de nombreuses obligations de comportement dont la violation mettra leur auteur en situation d'infraction. Les conducteurs de bateau, « responsable[s] [à bord] de l'observation des dispositions du présent Règlement ». De manière générale, tant les facultés du conducteur que celles des membres de l'équipage ne doivent pas « être entravées », que la cause en soit la fatigue, l'absorption d'alcool, de médicaments, de drogues ou tout autre motif (art. 1.02, § 5 ; art. 1.03, § 4). De plus, même en l'absence de prescriptions spéciales, « le conducteur doit prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir de vigilance et la bonne pratique de la navigation » (art. 1.04). La plupart des règles ont pour objectif direct la garantie d'une bonne navigation : les conducteurs ont l'obligation d'indiquer toute perte par un bâtiment d'objet pouvant gêner la navigation ; il leur est interdit de s'amarrer ou d'endommager les signaux de la voie navigable (bouées, flotteurs, balises) ; ils doivent en outre « aviser sans délai les autorités compétentes des incidents ou accidents constatés

aux installations de signalisation » (art. 1.13, § 2). De même, tout conducteur a un devoir d'assistance immédiate et de sauvetage, « dans la mesure compatible avec la sécurité de son propre bâtiment » (art. 1.16). De nombreuses dispositions concernent particulièrement les bateaux : nombre maximal de passagers, documents de bord obligatoires, marques d'identification (nom, immatriculation *etc.*), signalisation (les feux doivent « éclairer de tous les côtés et montrer une lumière continue et uniforme », art. 3.02, § 1).

8. Le chapitre 6 du règlement de police est consacré exclusivement aux « règles de route » et s'apparente à un « Code de la route fluviale » (A. Huet, R. Koering-Joulin, *Droit pénal international*, p. 48) : sont ainsi compilées les règles de priorité, de croisement, de dépassement et de virage. Certaines consignes doivent de surcroît être suivies pour le passage des ponts, des barrages et des écluses, de même qu'en cas de « temps bouché ». Un chapitre 7 traite des règles de stationnement. Au fil du temps, la CCNR en est venue à s'intéresser aux problèmes d'environnement et a pris certaines mesures préventives contre la légendaire pollution du Rhin. Ainsi, tout déversement d'objets solides ou liquides pouvant porter atteinte à la voie d'eau est prohibé (art. 1.15). Le chapitre 15 du Règlement de police vient renforcer cette interdiction en réaffirmant le devoir de vigilance des conducteurs, « afin d'éviter la pollution de la voie d'eau et de limiter au maximum la quantité ***378*** de déchets et d'eaux usées survenant à bord » (art. 15.02). Il est ainsi interdit de déverser dans le fleuve les eaux de fond de cale, les ordures ménagères et les huiles ou graisses usées. Un Règlement pour le transport des matières dangereuses (ADNR) vient de surcroît compléter les normes applicables en matière de navigation.

9. L'article 15 de la Convention de Mannheim subordonne le droit de conduire un bateau à la possession d'une patente de batelier délivrée par le gouvernement de l'Etat riverain dans lequel le batelier a établi son domicile. Toute personne navigant sur le Rhin sans être en possession d'une telle patente commet donc une infraction. Le Règlement des patentes du Rhin vient préciser les conditions de délivrance et les différents types de patentes. De plus, en application de l'article 22 de la convention de Mannheim, tout bateau doit avoir fait l'objet d'un certificat « constatant [qu'il] a la solidité et le gréement nécessaires à la navigation », avant d'entreprendre son premier voyage sur le Rhin. Sur ce fondement, un Règlement de visite des bateaux du Rhin vient préciser que le certificat est délivré par une commission de visite, à condition que le bâtiment réponde à certaines exigences concernant la construction (solidité, stabilité *etc.*), le gréement (moyens de lutte contre l'incendie, canots *etc.*) et l'équipement (logement, chauffage *etc.*). Le propriétaire d'un bâtiment a l'obligation de porter à la connaissance d'une commission de visite toute modification concernant les caractéristiques de son bateau (art. 2.07).

B – Peines assorties aux infractions fluviales

10. Plusieurs instruments internationaux assortissent les infractions fluviales de peines correspondantes. Dans ces cas de figure, la détermination des peines échappe donc à la compétence souveraine des Etats. Par exemple, la convention franco-espagnole précitée relative à la pêche en Bidassoa envisage diverses sanctions comme la confiscation du produit de la pêche, la destruction des engins de pêche, des amendes, voire des peines d'emprisonnement (art. 35). De même, le Code international de la navigation et des transports applicable au fleuve Sénégal prévoit des amendes et la possibilité d'immobiliser les navires (art. 82 et s.).

11. Concernant le Rhin, les sanctions applicables en cas de contravention sont déterminées par l'article 32 de la Convention de Mannheim (modifié par le Protocole n° 3) : « Les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation seront punies d'une amende d'un montant correspondant au minimum à 3 et au maximum à 2 500 Droits de tirage spéciaux (DTS) sur le FMI, convertibles dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève l'administration qui prononce la sanction ou la juridiction saisie ». Un protocole additionnel n° 6, qui attend la ratification française

pour entrer en vigueur, envisage toutefois d'augmenter la limite maximale des amendes prévues à l'article 32, « de manière à permettre une répression plus adaptée aux impératifs de sécurité et plus conforme aux législations nationales, en particulier des infractions aux dispositions [...] relatives [...] à la protection de l'environnement » (préambule du Protocole n° 6). Les infractions aux prescriptions de police de navigation passeraient de 2 500 DTS à 25 000 €, tandis que le montant minimum de 3 DTS précédemment fixé serait supprimé. *****379*****

12. Certaines sanctions spécifiques sont prévues en cas de non respect des règles en matière de patente, de certificat de visite et de transport de matières dangereuses. Ainsi, l'article 19 de la Convention de Mannheim prévoit que la patente pourra être suspendue ou même retirée si le batelier « laisse parvenir la patente qui lui a été délivrée en la possession d'une personne ne possédant pas un pareil document », mais aussi que cette dernière personne « ne pourra, pendant douze mois au moins, obtenir une patente de navigation ». Le Règlement des patentes vient en outre préciser que l'autorité qui a délivré la patente doit la retirer lorsqu'il est prouvé que son titulaire est « inapte » à conduire un bateau (art. 2.24), notamment en cas de délit dans la navigation (art. 2.01). De même, le certificat de visite d'un bâtiment pourra être retenu par une commission de visite en cas d'imperfections graves, « de nature à compromettre la sécurité des personnes se trouvant à bord ou celle de la navigation » (art. 2.13 du Règlement de visite des bateaux du Rhin). Enfin, en ce qui concerne le transport des matières dangereuses, le règlement prévoit que le certificat d'agrément pourra être retiré, pour défaut d'entretien ou si le bateau n'est plus conforme aux règles de construction, par l'autorité qui l'a délivré ou par l'autorité compétente de l'Etat où se trouve le bateau (art. 8.1.8.6 du Règlement pour le transport de matières dangereuses).

Section 2 – Répression des infractions fluviales

§ 1 – Répression nationale

13. La quasi-totalité des conventions fluviales préserve la compétence des Etats parties pour réprimer les infractions fluviales. Ainsi, l'article 17 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube se contente-t-il de prévoir que « [l]es fonctionnaires de la Commission munis de pouvoirs appropriés informeront les autorités compétentes des Etats danubiens des infractions aux règlements de navigation, aux mesures sanitaires et à la surveillance fluviale dont la Commission aurait pris connaissance. Les autorités compétentes seront tenues, à leur tour, d'informer la Commission des mesures prises au sujet des infractions notifiées et mentionnées ci-dessus ». L'article 28 de la convention franco-espagnole relative à la pêche en Bidassoa prévoit pour sa part que les autorités fluviales des deux Etats « pourront constater les contraventions de tous les riverains quelle que soit leur nationalité, mais les contrevenants ne pourront être jugés que par le tribunal compétent de leur pays ».

14. Au mieux, l'internationalisation de la répression se manifeste dans certains traités par la détermination des règles d'attribution de compétence des tribunaux nationaux (art. 36 de l'accord de 1949 entre la Suède et la Finlande relatif au flottage du bois sur les eaux des fleuves frontières Torne et Muonio) ou par l'affectation des amendes perçues au financement de projets relatifs au fleuve (art. 94 du Code international de la navigation et des transports du fleuve Sénégal ; exemples cités par A.-L. Vaurs-Chaumette, pp. 181 et s.). *****380*****

§ 2 – Répression internationalisée

15. Le seul cas d'internationalisation de la répression des infractions fluviales résulte des conventions de Mannheim et de Luxembourg. Les « tribunaux pour la navigation » sur le Rhin ou sur la Moselle, dans le ressort desquels la contravention a été commise, sont en effet compétents « en matière pénale, pour instruire et juger toutes les contraventions aux prescriptions relatives à la

navigation et à la police fluviale » (article 34 Conv. Mannheim ; article 35 Conv. Luxembourg). Ces « tribunaux pour la navigation », qui ont également des compétences en matière civile, sont soit des juridictions spécialement créées en application des conventions, soit des tribunaux déjà intégrés dans l'organisation judiciaire nationale. Les juridictions françaises compétentes en la matière sont le tribunal d'instance de Strasbourg pour les infractions commises sur la partie française du Rhin, et le tribunal d'instance de Thionville s'agissant de la Moselle. Si le droit international fluvial est directement mis en œuvre par ces juridictions, certaines règles nationales demeurent toutefois applicables en matière pénale comme d'ailleurs en matière civile, à l'image des règles de procédure (Ch. App. CCNR, arrêt rendu en appel d'une ordonnance du Président du Tribunal pour la Navigation du Rhin de Strasbourg du 17 mars 1987, aff. n° 210 C - 3/88 : application de l'art. 145 NCPC) ou des lois d'amnistie (Ch. App. CCNR, arrêts du 20 novembre 1995 et du 10 février 2003, aff. n°s 344 P-1695 et 415 P-1/03).

16. Le jugement du tribunal de la navigation peut faire l'objet d'un appel quand « le débat porte sur une valeur supérieure à 20 DTS » (art. 37 Conv. Mannheim ; art. 34 Conv. Luxembourg). La personne condamnée aura alors le choix de porter l'affaire soit devant le tribunal national supérieur de l'Etat dans lequel le jugement a été rendu (cour d'appel de Colmar pour le Rhin, cour d'appel de Metz pour la Moselle), les arrêts d'appel étant insusceptibles d'un recours en cassation (Cass. crim., 11 juin 1975, *Bull.*, n° 153, p. 429) ; soit devant la commission fluviale. La CCNR et la Commission de la Moselle disposent donc, en plus de leur pouvoir réglementaire, d'une fonction juridictionnelle, même si celle-ci n'est pas exercée par les représentants des gouvernements mais déléguée à un organisme juridictionnel distinct, composé de magistrats indépendants.

17. La Chambre des appels de la CCNR, également compétente en matière civile, applique ainsi les dispositions de la Convention de Mannheim et des règlements fluviaux, « en les complétant en tant que de besoin par les principes du droit commun ou par les droits nationaux » (Ch. App. CCNR, arrêt du 28 oct. 1954, cité in *AFDI*, 1955, p. 513), tout en garantissant le respect de la Convention européenne des droits de l'homme notamment en matière de droits de la défense (Ch. App. CCNR, arrêt du 5 juillet 1986 rendu en appel d'un jugement du Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg du 23 septembre 1985, aff. n° 188 P - 7/86). Il n'est pas interdit d'y voir une autre manifestation du « pluralisme ordonné ». *****381*****

Bibliographie :

M. Benlolo-Carabot, « Vers un droit fluvial communautaire ? », in B. Arescu / A. Pellet (dir.), *L'actualité du droit des fleuves internationaux*, CEDIN/ADIRI, Paris, Pedone, 2010, pp. 161-174 ; W. E. Haak, « Experience in the Netherlands Regarding the Case-Law of the Chamber of Appeal of the Central Commission for Navigation on the Rhine », *Netherlands Yearbook of International Law*, 1988, pp. 1-51 ; A. Huet / R. Koering-Joulin, *Droit pénal international*, Paris, PUF, 2005, pp. 47-50 ; Ch.-A. Kiss, « Commission centrale pour la navigation du Rhin », *A.F.D.I.*, 1955, pp. 508-515 ; D. Ruzié, « Le régime juridique de la Moselle », *A.F.D.I.*, 1965, pp. 764-812 ; A.-L. Vauris-Chaumette, « Les infractions fluviales commises sur les fleuves internationaux », in B. Arescu / A. Pellet (dir.), *op. cit.*, pp. 175-186 ; H. Walther, « La révision de la Convention de Mannheim pour la navigation du Rhin », *A.F.D.I.*, 1965, pp. 810-822 ; H. Walther, *La jurisprudence de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, 1832-1939*, Strasbourg, Ed. de la Navigation du Rhin, 1948, 202 p. ; B. Wunder, « La Commission centrale pour la navigation du Rhin aux XIX^e et XX^e siècles », in J. C. N. Raadschelders, *L'organisation institutionnelle de la gestion de l'eau aux XIX^e et XX^e siècles*, Amsterdam, IOS Press, 2005, pp. 213-224.

Sources des textes et jurisprudence cités :

Commission centrale pour la navigation du Rhin : [<http://www.ccr-zkr.org/>]

Commission du Danube : [<http://www.danubecommission.org>]

Franck LATTY, « Les infractions fluviales », in Hervé ASCENSIO / Emmanuel DECAUX / Alain PELLET (dir.), *Droit international pénal*, 2^e édition, CEDIN, Paris, Pedone, 2012, pp. 375-382

Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal : [<http://www.omvs.org/>]

Institut de droit fluvial : [<http://www.ccr-zkr.org/>]