



HAL
open science

Les infractions fluviales commises sur les fleuves internationaux

Anne-Laure Chaumette

► **To cite this version:**

Anne-Laure Chaumette. Les infractions fluviales commises sur les fleuves internationaux. A. Pellet, B. Aurescu. *Actualité du droit des fleuves internationaux*, Pedone, pp.175-186, 2010. <hal-01487586>

HAL Id: hal-01487586

<https://hal.science/hal-01487586v1>

Submitted on 12 Mar 2017

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.



HAL Authorization

LES INFRACTIONS FLUVIALES COMMISES SUR LES FLEUVES INTERNATIONAUX

Anne-Laure VAURS-CHAUMETTE

Procéder à un descriptif exhaustif des infractions fluviales serait un travail fastidieux dont le résultat pourrait s'avérer indigeste pour le lecteur. Il semble plus raisonnable et plus intéressant d'envisager *le régime des infractions* commises sur les fleuves internationaux.

Toutefois, l'intitulé de cette intervention suscite trois questions auxquelles il convient de répondre au préalable.

Qu'est-ce qu'une infraction ?

L'infraction est, d'abord, « la violation d'un devoir exigible, au préjudice de la société ou des individus »¹. Mais, la définition de l'infraction ne se réduit pas à la violation d'une obligation juridique. Il faut encore qu'elle soit assortie d'une sanction pénale à finalité punitive : une infraction « est toute action ou omission que la société interdit sous la menace d'une sanction pénale »². L'infraction se caractérise donc par la peine. Les infractions fluviales sont les *comportements qui entraînent le prononcé d'une sanction pénale par des juridictions pénales*³. Cette peine a un but répressif et punitif⁴ : en matière fluviale, elle peut

¹ P. ROSSI, *Traité de droit pénal*, 4^{ème} éd., Guillaumin, Paris, 1872, vol. 1, p. 248.

² J. PRADEL, *Droit pénal général*, 15^{ème} éd., Ed. Cujas, Paris, 2004, 756 p., p. 235. Déjà dans le même sens, v. J. ORTOLAN : « tout action ou inaction extérieure blessant la justice absolue dont la répression importe à la conservation ou au bien-être social, et qui a été définie et frappée de peine à l'avance par la loi », in *Eléments de droit pénal*, 4^{ème} éd., Plon, Paris, 1875, vol. I, § 589. Et aussi, H. KELSEN, « [l]e délit est pénal s'il a pour conséquence une sanction pénale », in *Théorie générale du droit et de l'Etat*, L.G.D.J., Paris, 1997, 518 p., p. 102. Pour F. DESPORTES, F. LE GUNEHEC, l'infraction est un « comportement interdit sous la menace d'une peine », *Droit pénal général*, 13^{ème} éd., Economica, Paris, 2006, xvii-1171 p., p. 10. La définition de l'infraction en *common law* est identique : en droit anglo-saxon, « l'infraction criminelle peut être définie comme étant une conduite frappée d'une sanction pénale », M. GIROUX, E. O'SULLIVAN, *Droit pénal général, Common Law en poche*, Bruylant, Bruxelles, 1997, p. 11.

³ C'est le critère formel de la peine. Selon L. DE CARBONNIERES, la peine « est pénale s'il a plu expressément au législateur de la qualifier ainsi ou si elle est prononcée de manière exclusive par une juridiction judiciaire compétente pour infliger une telle sanction et si le pouvoir de la requérir appartient au ministère public », in « Peine », in D. ALLAND, S. RIALS, *Dictionnaire de la culture juridique*, PUF, Paris, 2003, (pp. 1138-1141), p. 1138. Peu importe par ailleurs que cette peine soit exécutée concrètement. Il suffit qu'elle soit prononcée par le juge. Ce simple acte de langage peut suffire à caractériser la peine selon certains auteurs, v. M. VAN DE KERCHOVE, *Quand dire, c'est punir – essai sur le jugement pénal*, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles, 2005, 330 p.

⁴ C'est le critère fonctionnel de la peine. Pour M. GOUNELLE, « la responsabilité [civile] a une fonction principalement économique : il s'agit essentiellement de réparer le dommage causé [...]. La responsabilité pénale a une fonction de régulation sociale plus évidente : il s'agit de réprimer efficacement les violations de certaines règles, violations dont on pense qu'elles sont préjudiciables à un ordre social déterminé », in « Quelques remarques sur la notion de "crime international" et sur l'évolution de la responsabilité internationale de l'Etat », *Mélanges P. Reuter, Le droit international : unité et diversité*, Pedone, Paris, 1981, (pp. 315-326), p. 317.

consister en la confiscation d'un bien (bateau ou produit de la pêche), le paiement d'une amende ou une peine d'emprisonnement.

Qu'est-ce qu'une infraction fluviale ?

Une infraction fluviale est un acte illicite *commis sur un cours d'eau* et pénalement sanctionné⁵. Il existe de multiples infractions fluviales qui résultent du non-respect d'obligations de faire ou de ne pas faire. Certes, cette contribution n'entend pas répertorier toutes les infractions fluviales et il convient de se reporter aux codes de police des différents fleuves pour en prendre connaissance. Toutefois, il est intéressant de distinguer des catégories d'infractions fluviales.

Certaines infractions fluviales sanctionnent le comportement des membres d'équipage qui auraient absorbé de l'alcool ou des substances illicites⁶. Elles peuvent également viser à assurer la libre-navigation sur les fleuves en interdisant d'endommager les signalisations⁷ ou de faire traîner l'ancre⁸. D'autres sont relatives à l'activité de la pêche : elles sanctionnent la violation de l'interdiction d'utiliser certains instruments de pêche⁹ ou l'interdiction de pêcher certaines espèces¹⁰. Enfin, quelques infractions fluviales concernent la pollution, *e.g.* le déversement d'eaux usées ou de déchets toxiques est ainsi prohibé¹¹.

Dans quelle mesure le droit international s'intéresse-t-il aux infractions fluviales ?

Le régime des infractions fluviales relève normalement du droit pénal des Etats riverains. Pour prendre un exemple récent, le pilote du bateau-mouche *La Besogne* qui a percuté, en septembre 2008, une vedette de plaisance et causé la mort d'un adulte et d'un enfant sur la Seine à Paris¹², sera jugé par les juridictions françaises selon le droit français.

Mais que se serait-il passé si l'infraction avait eu lieu sur un fleuve international ?

⁵ Est donc exclue de cette étude l'inexécution de contrats de transport de marchandises ou de passagers qui relève du droit civil. V. par exemple le Livre II du Code de police du fleuve Sénégal.

⁶ Article 1.02, § 7, du Code de Police du Rhin et du Code de police de la Moselle ; article 1.02, § 6, des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

⁷ Article 1.13 du Code de police du Rhin et Code de police de la Moselle et des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ; article 34 du Code de police du fleuve Sénégal.

⁸ Article 6.18 du Code de police du Rhin et du Code de police de la Moselle et dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ; article 38 du Code de police du fleuve Sénégal.

⁹ Convention franco-espagnole relative à la Bidassoa, cf. *infra*.

¹⁰ Chapitre 3 du titre II du *Digesto* du fleuve Uruguay.

¹¹ Article 15.03 du Code de police du Rhin ; article 11.03 du Code de police de la Moselle ; article 9.03 des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ; articles 74 et 79 du Code de police du fleuve Sénégal.

¹² Pour les détails de cette affaire, v. l'article « Naufrage sur la Seine : le pilote du bateau-mouche mis en examen », *Le Monde*, 16 septembre 2008.

Contrairement aux crimes de génocide, crimes contre l'humanité ou crimes de guerre, les infractions fluviales ne sont pas des crimes internationaux par nature. Elles ne relèvent pas du droit international pénal. D'aucuns estiment pourtant que l'auteur d'une pollution massive d'un fleuve ou d'un écocide pourrait être jugé par la Cour pénale internationale dans la mesure où son acte serait rattachable à un crime contre l'humanité¹³. Cette hypothèse n'étant pas, pour l'heure, consacrée en droit international, elle ne sera pas envisagée dans cette étude.

Les infractions fluviales relèvent du droit pénal international, en ce qu'elles sont « des infractions dirigées contre l'ordre interne de l'Etat, dans lesquelles se manifest[e] un élément d'extranéité »¹⁴. Cet élément d'extranéité est le lieu de commission de l'infraction : un fleuve international, *i.e.* un « cours d'eau qui travers[e] ou long[e] successivement l'espace terrestre de plusieurs Etats »¹⁵. Le choix a été fait d'étudier plusieurs fleuves internationaux sur plusieurs continents¹⁶ : en Afrique, les fleuves Sénégal et Niger ; en Amérique, le fleuve Uruguay et l'Amazone ; en Asie, le Mékong ; en Europe, le Rhin, la Moselle, le Danube et deux rivières binationales.

Les infractions fluviales commises sur un fleuve international, leur sanction et leur répression concernent à la fois le droit national et le droit international : le droit national puisque le droit de punir constitue un attribut de la souveraineté territoriale des Etats ; le droit international puisque le lieu de leur commission est un fleuve international. Il existe ainsi une concurrence entre les *corpus* juridiques applicables. *A priori*, d'aucuns pourraient soutenir que le droit international devrait prévaloir. En effet, la continuité des eaux du fleuve entraîne que tout utilisateur du fleuve situé sur la portion d'un Etat A est susceptible d'être affecté par l'usage d'un autre utilisateur situé sur la portion d'un Etat B. Une réglementation uniforme

¹³ J. SOHNLE, « Nouvelles tendances en matière de règlement pacifique des différends relatifs aux ressources en eau douce internationale », in L. BOISSON DE CHAZOURNES, S. M. A. SALMA, *Les ressources en eau et le droit international*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2005, p. 419. Sur le concept d'écocide, v. M. A. GRAY, « The International Crime of Ecocide », *California Western International Law Journal*, 1996, pp. 215-271 ; L. A. TECLAFF, « Beyond Restoration – The Case of Ecocide », *Natural Resources Journal*, 1994, pp. 933-956.

¹⁴ S. SZUREK, « Historique », H. ASCENSIO, E. DECAUX et A. PELLET (dir.), *Droit international pénal*, Pedone, Paris, 2001, p. 10

¹⁵ J. COMBACAU, S. SUR, *Droit international public*, 7^{ème} éd., Domat Montchrestien, Paris, 2006, xxvi-813 p., p. 404.

¹⁶ D'autres cours d'eau internationaux ont été volontairement exclus de l'étude. Ainsi, le Rio Grande (entre le Mexique et les Etats-Unis) ou le Saint-Laurent (entre le Canada et les Etats-Unis) ne seront pas analysés. Bien qu'il existe des conventions internationales réglementant leur utilisation, elles ne traitent pas des infractions. Il semble donc qu'elles relèvent entièrement du droit national des Etats riverains. Le fleuve Congo (qui traverse la R.D.C., le Congo et l'Angola) n'a pas non plus été retenu car les gouvernements des Etats riverains ne sont pas parvenus à s'accorder sur un régime commun (v. P. DAILLIER et A. PELLET, *Droit international public*, 7^{ème} éd., L.G.D.J., Paris, 2002, 1510 p., p. 1243 ; J. COMBACAU et S. SUR, *Droit international public*, 7^{ème} éd., Montchrestien, Paris, 2006, p. 468).

assureraient une sécurité juridique accrue. Nonobstant, les Etats riverains demeurent partagés entre leur volonté de maintenir leur souveraineté pénale et la nécessité de mettre en place un mécanisme internationalisé donnant sa pleine mesure à la libre-navigation. Il s'ensuit que le droit national intervient souvent dans la réglementation applicables aux infractions fluviales commises sur des fleuves internationaux. Toutefois, la place du droit national – et celle subséquente du droit international – n'est pas identique selon les régimes étudiés. La majorité des régimes des infractions fluviales préserve la compétence des Etats riverains en matière de répression, octroyant ainsi une large part au droit national (I). Toutefois, deux régimes – celui du Rhin et celui de la Moselle – consacrent une véritable internationalisation de la répression des infractions, donnant sa pleine mesure au droit international (II).

1. Des infractions fluviales internationalement définies mais soumises à des procédures de répression nationales

La plupart des régimes des fleuves internationaux préservent la souveraineté pénale des Etats qui conservent leur autonomie procédurale pour sanctionner les infractions, *i.e.* en matière répressive. Quant à l'incrimination (la définition des infractions et de leurs sanctions), elle peut se faire sur la base du droit étatique ou sur la base du droit international. Les réglementations des fleuves internationaux se contentent alors soit de prévoir une harmonisation des législations nationales (A), soit de définir les infractions fluviales et leur sanction (B).

A. L'incrimination conventionnelle indirecte : la recherche d'une harmonisation des législations nationales

Certaines conventions relatives aux fleuves internationaux se contentent de renvoyer aux Etats pour la définition des infractions. On parle alors d'incrimination conventionnelle indirecte. L'infraction « est établie par le droit interne sur la base d'une obligation internationale. [...] Dans ce cas, il s'agit d'une obligation de moyen : l'Etat s'engage à proposer à sa législature les mesures nécessaires à l'exécution des obligations d'incriminer et de poursuivre imposées par la Convention ou par un acte institutionnel d'une organisation

internationale »¹⁷. Conformément à la jurisprudence de la Cour permanente de Justice internationale, les Etats riverains parties au régime international du fleuve sont alors « tenu[s] d'apporter à [leur] législation les modifications nécessaires pour assurer l'exécution des engagements pris »¹⁸.

Quatre cours d'eau internationaux relèvent de ce système : l'Amazone¹⁹, le Danube²⁰, le Mékong²¹ et le Niger²².

Chacun de ces fleuves fait l'objet de conventions multilatérales qui encadrent son utilisation et créent un organisme chargé d'en contrôler l'usage : la gestion du fleuve Amazone relève du Conseil de Coopération de l'Amazonie depuis 1978²³ ; le Danube est géré par la Commission du Danube créée en 1948²⁴, le Fleuve Niger par l'Autorité du Bassin du Niger depuis 1980²⁵, le Mékong par la Commission du Mékong depuis 1954²⁶.

Ces organisations internationales peuvent élaborer un Règlement commun indiquant les dispositions fondamentales relatives à la navigation et l'utilisation des fleuves²⁷. Cependant, ces règlements n'ont qu'une valeur de recommandation. La navigation sur ces fleuves se fait

¹⁷ A. YOKARIS, « Les critères de compétence des juridictions nationales », H. ASCENSIO, E. DECAUX et A. PELLET (dir.), *Droit international pénal*, Pedone, Paris, 2001, p. 897.

¹⁸ C.P.J.I., avis du 21 février 1925, *Echange des populations turques et grecques*, Série B n°10, p. 20

¹⁹ L'Amazone traverse le Pérou, l'Equateur, la Colombie, la Bolivie, le Venezuela et le Brésil. Il se jette dans l'océan Atlantique.

²⁰ Le Danube traverse l'Allemagne, l'Autriche, la Slovaquie, la Hongrie, la Croatie, la Serbie, la Roumanie, la Bulgarie, la Moldavie et l'Ukraine. Il se jette dans la mer Noire.

²¹ Le Mékong traverse la Chine, la Birmanie, la Thaïlande, le Laos, le Cambodge et le Vietnam. Il se jette en mer de Chine.

²² Le Niger traverse la Guinée, le Mali, le Niger, le Bénin et le Nigéria. Il se jette dans l'océan Atlantique.

²³ Traité de Coopération de l'Amazonie, Brasilia, 3 juillet 1978. Ce Conseil fait désormais partie de l'Organisation du Traité de Coopération de l'Amazonie créée en 1998.

²⁴ Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, Belgrade, 18 août 1948, consultable sur le site de la Commission du Danube : www.danubecom-intern.org ; art. II du Protocole Annexe à la Convention relative au régime de la navigation maritime et fluviale sur le Mékong et de la navigation fluviale d'accès au port de Saïgon, cité par H. BOKOR-SZEGÖ, « La convention de Belgrade et le régime du Danube », *A.F.D.I.*, 1962, p. 115.

²⁵ L'Autorité du Bassin du fleuve Niger remplace la Commission du Fleuve Niger créée en 1964 par l'Accord relatif à la Commission du fleuve Niger et à la navigation et aux transports sur le fleuve Niger, Niamey, 25 novembre 1964.

²⁶ Convention relative au régime de la navigation maritime et fluviale sur le Mékong et de la navigation fluviale d'accès au port de Saïgon 1954, v. N. QUOC-DINH, « L'internationalisation du Mékong », *A.F.D.I.*, 1962, (pp. 91-112), p. 114.

²⁷ Article 15 de l'Accord relatif à la Commission du fleuve Niger et à la navigation et aux transports sur le fleuve Niger, Niamey, 25 novembre 1964 ; article VI de la Convention relative au régime de la navigation maritime et fluviale sur le Mékong et de la navigation fluviale d'accès au port de Saïgon 1954. La Commission du Danube a élaboré *Les dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et recommandations spéciales portant sur des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube par les autorités compétentes des Etats danubiens* dont la dernière version est disponible sur le site de la Commission du Danube. Lors de la III^{ème} Réunion ordinaire du Conseil de Coopération Amazonienne, les 16-18 mars 1988, les Etats membres ont approuvé le *Proyecto de Reglamento Multilateral de Libre Navegacion Comercial por los Rios Amazonicos Internacionales*.

conformément aux règles établies par les Etats riverains qui tiennent compte de ces recommandations²⁸. Autrement dit, les Etats riverains s'engagent à « harmoniser leur action [quant aux] règlements de navigation et de police »²⁹ mais conservent leurs prérogatives d'édicter des dispositions et de prendre les mesures concernant la police fluviale³⁰.

Le régime des infractions fluviales commises sur l'Amazone, le Danube, le Mékong ou le Niger se caractérise par une volonté d'uniformisation des réglementations mais aussi par le maintien de la compétence nationale pour définir les infractions et pour les sanctionner. Il s'agit du modèle le plus respectueux de la souveraineté territoriale des Etats.

B. L'incrimination internationale directe : une définition internationale des infractions fluviales

D'autres cours d'eau internationaux relèvent d'un régime qui accorde une plus grande place au droit international. Certains Etats considèrent que, pour avoir une « identité effective de droits pour tous les riverains, il faut qu'il y ait identité de répression pour les contrevenants [...] qui auront violé les mesures adoptées pour réglementer »³¹ l'usage du fleuve.

Dans ces régimes, les infractions sont directement définies par des actes internationaux. Les Etats riverains renoncent à adopter les mesures législatives d'incrimination, notamment à fixer les sanctions. Ils sont tenus par « une obligation de résultat : les Etats conviennent de punir et s'engagent à édicter les règles internes nécessaires pour les modalités de répression »³². Bien que la répression demeure nationale, l'incrimination est internationale, en ce qu'elle résulte d'une convention internationale (1) ou du droit dérivé de l'organisation internationale chargée de surveiller l'utilisation du fleuve (2).

²⁸ Article 23 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

²⁹ Article V de la Convention relative au régime de la navigation maritime et fluviale sur le Mékong et de la navigation fluviale d'accès au port de Saigon. Les articles XIV et XVII du Projet de règlement multilatéral de libre navigation commerciale sur les fleuves internationaux de l'Amazonie prévoient l'unification des systèmes de contrôle de la navigation.

³⁰ V. article 17 du Statut international du fleuve Niger, cité par M. SCHREIBER, « *Vers un nouveau régime international du fleuve Niger* », *A.F.D.I.*, 1963, (pp. 866-889), p. 887.

³¹ Article 35 de la Convention relative à la pêche en Bidassoa et Baie du Figuier, Madrid, 14 juillet 1959.

³² A. YOKARIS, « Les critères de compétence des juridictions nationales », H. ASCENSIO, E. DECAUX et A. PELLET (dir.), *Droit international pénal*, Pedone, Paris, 2001, p. 897.

1. Les infractions fluviales définies par des conventions internationales

Dans le cadre de fleuves bi-nationaux, la création d'une organisation internationale n'est pas nécessaire. Les Etats peuvent néanmoins conclure des traités qui définissent les infractions et les sanctions y relatives. Deux traités bilatéraux illustrent parfaitement cette hypothèse.

D'abord, la Convention relative à la pêche en Bidassoa et Baie du Figuier signée entre la France et l'Espagne³³. Les articles 12 et 20 interdisent respectivement la pêche de certaines espèces et l'utilisation de certains modes de pêche. Quant à l'article 35, il fixe les sanctions encourues par les contrevenants. Ces sanctions peuvent consister en la confiscation du produit de la pêche, en la destruction des engins de pêche, en une amende³⁴, voire en une peine d'emprisonnement allant de six jours à un mois.

En revanche, la répression relève de la compétence juridictionnelle des Etats. Cette compétence est établie selon les règles du droit pénal français ou espagnol, *i.e.* en fonction du lieu de commission de l'infraction et de la nationalité du navire ou des contrevenants.

Un schéma approchant a été retenu par l'accord conclu entre la Suède et la Finlande et relatif au flottage du bois sur les eaux des fleuves frontières Torne et Muonio³⁵. Cet accord établit les incriminations. L'article 35 précise que « la mise à l'eau de bois non écorcé, lorsque cette opération est interdite, [...] donnera lieu à une peine de tant de jours amende » et indique que « [s]i une personne obstrue volontairement ou par négligence manifeste le fleuve frontière ou, au cours des opérations de flottage, cause des dommages, des entraves ou des délais à d'autres personnes, elle sera passible d'une peine de tant de jours amende à moins qu'elle ne puisse faire également l'objet de poursuites ».

Puis, la répression de ces infractions internationalement définies relève des Etats eux-mêmes, comme pour la Convention sur la Bidassoa mais avec une légère différence : les règles d'attribution de compétence sont, en effet, fixées par l'article 36 de la convention. Ainsi, est normalement compétent le tribunal du lieu de commission de l'infraction ; mais si

³³ Convention signée le 14 janvier 1959 à Madrid. La Bidassoa est un fleuve côtier qui traverse le pays basque français et espagnol. Il se jette dans l'océan Atlantique.

³⁴ L'article 35, 3°, dispose que l'amende peut aller de « 2 000 francs (240 pesetas) jusqu'à 12 000 francs (1 440 pesetas) ».

³⁵ Signé à Stockholm, le 17 février 1949. Le Muonio traverse la Suède et la Finlande puis rejoint la Torne, fleuve frontalier entre la Suède et la Norvège, qui se jette dans la mer Baltique.

« l'infraction a été commise par un ressortissant d'un État sur le territoire de l'autre État et si l'auteur de l'infraction n'est plus sur le territoire de l'État où l'infraction a été commise », seul le tribunal de l'Etat national de l'auteur de l'infraction est compétent. Le produit de l'amende revient à l'Etat du tribunal compétent.

2. Les infractions fluviales définies par une institution internationale

Pour des fleuves traversant plus de deux Etats, la conclusion d'une convention internationale ne suffit pas toujours. Aussi, elle est souvent accompagnée de la création d'une organisation internationale chargée de veiller au bon usage du fleuve. Certaines de ces organisations ont compétence pour édicter des règlements qui identifient les infractions et en fixent les sanctions. Les règlements sont directement applicables par les Etats riverains membres, qui demeurent toujours compétents pour réprimer les infractions. Trois conventions ont retenu ce système.

En 1926, la France et le Siam avaient prévu la création de la Haute Commission permanente franco-siamoise du Mékong³⁶. Bien que la convention de 1926 ne soit plus applicable puisque la gestion du fleuve relève désormais de la Commission du Mékong³⁷, elle reste significative. En vertu de l'article 10, alinéa 3, de la Convention, la Haute Commission était chargée de « procéder à l'élaboration de tous règlements nécessaires pour assurer, dans les meilleures conditions de coopération, la police de la navigation, la police sanitaire et la police de sûreté dans la région frontrière. Ces règlements pou[vaie]nt prévoir des sanctions pénales et [étaient]t mis simultanément en vigueur par les deux gouvernements intéressés ». Ce système n'a pas été reconduit par les Etats riverains qui lui ont préféré le modèle de l'incrimination conventionnelle indirecte, plus respectueux de leur souveraineté territoriale.

Plus récemment, la Commission d'administration pour le fleuve Uruguay³⁸ (CARU) créée en 1975³⁹ a adopté le *Digesto sobre usos del rio Uruguay*, approuvé par les gouvernements de l'Argentine et de l'Uruguay. Ce document contient l'ensemble des règles relatives à la

³⁶ Convention entre l'Indochine française et le Siam réglant les relations entre les deux pays, Bangkok, 25 août 1926.

³⁷ Cf. *supra* I. A.

³⁸ La rivière Uruguay traverse le Brésil, l'Argentine et l'Uruguay. Il se jette dans le Rio de la Plata, fleuve frontalier entre l'Argentine et l'Uruguay qui se jette dans l'océan Atlantique.

³⁹ La CARU a été créée en 1975 par le Statut du fleuve Uruguay conclu entre l'Argentine et l'Uruguay.

navigation, au transport et à la pollution du fleuve Uruguay et définit les infractions. Toutefois, « le contrôle de la mise en œuvre des normes adoptées par la CARU ne lui appartient pas car elle n'en a ni la compétence ni le pouvoir ; [ce contrôle] est à la charge des autorités nationales appropriées, principalement des deux Préfectures navales »⁴⁰. Le régime du fleuve Uruguay correspond à une incrimination conventionnelle directe : la définition des infractions fluviales et leur sanction sont établies par une organisation internationale mais les Etats riverains demeurent compétents pour leur répression.

Dans le même sens, conformément à l'article 10 de la Convention relative au statut du Fleuve Sénégal⁴¹, l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal (O.M.V.S.) a adopté le Code international de la navigation et des transports sur le fleuve Sénégal⁴². Plusieurs infractions sont prévues, qu'elles soient relatives à la navigation ou à la pollution. Quant aux sanctions, le Code prévoit des amendes allant de 10 000 F CFA à 1 000 000 F CFA⁴³ et envisage la possibilité d'immobiliser les navires⁴⁴. L'incrimination est donc internationale. Le régime des sanctions des infractions commises sur le fleuve Sénégal présente, de plus, une singularité qui témoigne de la volonté de créer un régime international. L'article 94 du Code dispose que « le produit des amendes prononcées à l'encontre des contrevenants aux dispositions du présent code est versé au profit d'un fonds géré par le Haut Commissariat ou par toute autre structure qui sera mise en place par l'O.M.V.S. destiné à financer les travaux d'entretien des profondeurs, de la signalisation et d'acquisition des moyens de secours ». Autrement dit, les amendes ne sont pas perçues par les Etats mais sont destinées au financement de projets relatifs au fleuve Sénégal. Toutefois, le Code n'instaure pas un véritable système international de répression des infractions fluviales commises sur le fleuve Sénégal puisque la répression demeure de la compétence des Etats⁴⁵.

⁴⁰ J. CESAR CARASALES, *La Comisión administradora del río Uruguay, un ejemplo de integración práctica*, Serie de Divulgación, n°7, octobre 1998, Publicaciones de la Comisión administradora del Río Uruguay, p. 3. Notre traduction : « El control del cumplimiento de las normas emanadas de la CARU no corresponde a ésta, que carece de la competencia y poder para hacerlo, sino que está a cargo de las autoridades apropiadas de los dos países, principalmente las dos Prefecturas Navales ».

⁴¹ Signée a Nouakchott, le 11 mars 1972 « *Un régime commun sera établi par les Etats contractants dans le but d'assurer la sécurité et le contrôle de la navigation, étant entendu que ce régime devra faciliter autant que possible la circulation des navires et embarcations.* ». Le fleuve Sénégal traverse la Guinée, le Mali, la Mauritanie et le Sénégal. Il se jette dans l'océan Atlantique.

⁴² Ce Code entrera en vigueur après ratification par tous les Etats membres (article 138 du Code). Le Mali l'a ratifié en 2006.

⁴³ Ce qui équivaut à des amendes allant d'environ 15 euros à 1500 euros.

⁴⁴ Articles 82 et suivants du Code international de la navigation et des transports sur le fleuve Sénégal.

⁴⁵ Article 91 du Code international de la navigation et des transports sur le fleuve Sénégal.

Cette étape – d’une répression internationalisée – avait pourtant été franchie bien auparavant par les Commissions du Rhin et de la Moselle.

II. Le régime internationalisé des infractions fluviales commises sur le Rhin et la Moselle

Les Etats riverains du Rhin⁴⁶ et de la Moselle⁴⁷ ont mis en place un régime internationalisé : non seulement la définition des infractions résulte d’actes juridiques internationaux (A) mais leur répression fait aussi intervenir des organes internationaux (B). La Commission centrale pour la navigation du Rhin et la Commission de la Moselle, organisations de coopération, sont en effet dotées de compétences d’intégration en ce qu’elles « assurent concurremment [...] aux Etats membres des activités dont ces derniers ont traditionnellement le monopole »⁴⁸.

A. Des infractions et des sanctions internationalement définies

Les infractions commises sur le Rhin et sur la Moselle et leur sanction sont définies par la Convention de Mannheim⁴⁹, à laquelle renvoie la Convention de la Moselle⁵⁰, ainsi que par les règlements de police que les Commissions ont adoptés. Les Etats riverains ont donc fait le choix d’une définition internationale des incriminations.

Les règles de police de la navigation sont contenues dans le Règlement de Police adopté par la Commission centrale pour la Navigation du Rhin qui est compétente pour « arrête[r] les textes des règlements communs (règlement concernant la police de la navigation, la visite des bateaux, les patentes des bateliers, le transport de matières dangereuses) »⁵¹. Ce document, dont la dernière mise à jour date de 1995, contient l’ensemble des règles encadrant la

⁴⁶ Le Rhin traverse la Suisse, le Liechtenstein, l’Autriche, l’Allemagne, la France, les Pays-Bas. Il se jette dans la mer du Nord.

⁴⁷ La Moselle traverse la France, le Luxembourg et l’Allemagne. Elle se jette dans le Rhin.

⁴⁸ P. DAILLIER et A. PELLET, *Droit international public*, 7^{ème} éd., L.G.D.J., Paris, 2002, 1510 p., p. 606.

⁴⁹ Signée à Mannheim le 17 octobre 1868. En 1963, elle a été modifiée et intégrée dans la Convention de Strasbourg puis complétée par 7 protocoles additionnels.

⁵⁰ Signée à Luxembourg le 27 octobre 1956.

⁵¹ Ch. A. KISS, « Commission centrale pour la navigation du Rhin », *A.F.D.I.*, 1955, pp. 508-515, p. 508.

circulation, le transport, la pollution du Rhin. En 1964, la Commission de la Moselle a adopté son propre Règlement de Police⁵² qui diffère peu de celui du Rhin. Les commissions du Rhin et de la Moselle sont ainsi dotées « [d']un pouvoir réglementaire authentique en matière de police et de navigation »⁵³. Ces règles sont impératives. Il ne s'agit pas de simples recommandations mais de véritables prescriptions directement applicables dans les Etats riverains. La Chambre des appels de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin parle d'ailleurs de « droit rhénan »⁵⁴.

Les sanctions pénales encourues en cas de violation des règles de navigation sont, quant à elles, fixées par les traités. La Convention de Mannheim dispose que toutes « contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation, établies pour le Rhin d'un commun accord par les Gouvernements des Etats riverains, seront punies d'une amende d'un montant correspondant au minimum à 3 et au maximum à 2500 Droits de tirage spéciaux sur le Fonds monétaire international convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève l'administration qui prononce la sanction ou la juridiction saisie »⁵⁵. Cette disposition est applicable *mutatis mutandis* aux infractions commises sur la Moselle, l'article 32 de la Convention de la Moselle renvoyant expressément à la Convention de Mannheim. Toutefois, le Luxembourg n'étant pas partie à la Commission du Rhin, toutes les modifications du régime rhénan « qui surviendraient après la date du 1^{er} janvier 1956 ne pourraient être appliquées sur la Moselle qu'avec l'accord de la Commission de la Moselle »⁵⁶.

Les commissions centrales pour le Rhin et pour la Moselle sont donc dotées d'un pouvoir normatif. De surcroît, contrairement aux régimes des autres fleuves internationaux, les Etats riverains du Rhin et de la Moselle ne se sont pas limités à cette définition internationale des incriminations. Ils ont confié aux commissions centrales un véritable pouvoir juridictionnel.

⁵² La dernière version date de janvier 2008.

⁵³ P. DAILLIER et A. PELLET, *Droit international public*, 7^{ème} éd., L.G.D.J., Paris, 2002, 1510 p., p. 1237.

⁵⁴ Chambre des appels de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, arrêts du 10 décembre 1992, n°261 P-10/92 et n°260 P-9/92. Elle a également précisé que « [l]es Tribunaux Rhénans appliquent en 1^{er} lieu les dispositions des Conventions, en les complétant en tant que de besoins par les principes du droit commun ou par les prescriptions des droits nationaux », Chambre des appels de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, arrêt du 28 octobre 1954, cité in *A.F.D.I.*, 1955, p. 513.

⁵⁵ Article 32, § 1. 2500 DTS équivaut à 2800 euros environ. Le Protocole n°6 à la Convention de Mannheim, non encore en vigueur, a élevé le montant maximum de l'amende à 25 000 euros, v. A. HUET, R. KOERING-JOULIN, *Droit pénal international*, 3^{ème} éd., PUF, Paris, 2005, p. 49.

⁵⁶ Secrétariat de la Commission de la Moselle, « La Convention de la Moselle – Une donnée fondamentale pour la réalisation d'une voie d'eau moderne au coeur de l'Europe », in *La Convention de la Moselle de 1956 – Cinquantenaire de la signature*, Trèves, 2006, p. 8.

B. Des infractions soumises à une procédure de répression internationalisée

La particularité des régimes du Rhin et de la Moselle réside dans le système de répression des infractions. Ils mettent en place une procédure de répression internationalisée qui limite la souveraineté territoriale des Etats riverains.

Lorsqu'une infraction « aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale »⁵⁷ est commise sur le Rhin ou sur la Moselle, le tribunal compétent est une juridiction spécialement instituée par les Etats riverains des fleuves : le tribunal pour la navigation du Rhin ou le tribunal pour la navigation de la Moselle. En France, il s'agit respectivement du T.I. de Strasbourg et du T.I. de Thionville. En matière pénale, leur compétence s'établit en fonction du lieu de l'infraction⁵⁸ : les tribunaux français sont compétents pour toute infraction commise sur la partie française du Rhin ou de la Moselle.

La décision de ces instances est susceptible d'appel si « le débat porte sur une valeur supérieure à 20 DTS »⁵⁹. L'appel peut être interjeté devant le Tribunal supérieur de l'Etat dans lequel le jugement a été rendu⁶⁰ (C.A. de Colmar pour le Rhin et C.A. de Metz pour la Moselle) ou devant une instance internationale.

Les régimes des infractions du Rhin et de la Moselle acquièrent alors une dimension internationale. Ils établissent un mécanisme original en ce que l'instance internationale dispose d'une compétence identique et concurrente à celle des juridictions d'appel étatiques. Au sein du système rhénan, la juridiction d'appel est la Commission centrale pour la navigation du Rhin⁶¹ : si jusqu'en 1968, ses décisions n'étaient pas des décisions judiciaires – étant adoptées par les délégations étatiques après préparation par le Secrétariat de la Commission, elles ont désormais un caractère juridictionnel puisqu'elles sont prononcées par des juges indépendants réunis au sein de la Chambre des appels et élus par la Commission sur proposition des Etats⁶². Quant à la Moselle, les Etats riverains avaient, dès 1956, institué le

⁵⁷ Article 34 de la Convention de Mannheim et article 35 de la Convention de la Moselle.

⁵⁸ Article 35 de la Convention de Mannheim.

⁵⁹ Article 37 de la Convention de Mannheim. 20 DTS équivalait à 23.86 € en janvier 2006 (source : site de la Commission du Rhin, www.ccr-zkr.org).

⁶⁰ Article 37 de la Convention de Mannheim et article 34, § 4, de la Convention de la Moselle.

⁶¹ Article 37 de la Convention de Mannheim.

⁶² C'est la Convention de Strasbourg qui a apporté cette modification substantielle. En effet, Pour M. DIEZ DE VELASCO VALLEJO, la fonction des instances de contrôle juridique « implique que ces organes soient indépendants, tant des organes de l'organisation que des gouvernements des Etats membres », *Les organisations internationales*, Economica, Paris, 2002, p. 81.

Comité d'appel de la Commission de la Moselle⁶³, en tant « [qu']organisme juridictionnel distinct de la Commission de la Moselle »⁶⁴ dont les juges sont nommés par les Etats membres.

Les décisions prononcées par toutes ces instances juridictionnelles sont directement exécutable dans les Etats membres selon les formes prescrites par la loi de l'Etat où elles seront exécutées. Quant aux arrêts d'appel, qu'ils soient prononcés par la juridiction d'appel étatique ou internationale, ils sont définitifs, *i.e.* insusceptibles de recours⁶⁵.

Les Etats riverains du Rhin et de la Moselle sont parvenus à instituer des régimes internationalisés des infractions fluviales. Au-delà de consacrer une définition internationale des incriminations, les deux systèmes organisent, sur le plan international, la répression des infractions.

*

Il n'existe pas, et on peut le regretter, un régime uniforme des infractions commises sur les fleuves internationaux. Cette disparité peut paraître représentative de l'inégale intégration de la société internationale. Pour autant, elle est surprenante dans sa chronologie. Au lieu d'aller vers une internationalisation du régime, le processus tend, au contraire, au maintien de la souveraineté étatique. Si le premier régime – celui du Rhin, qui coïncide avec la création de la toute première organisation internationale, consacre une internationalisation de la répression des infractions fluviales, les régimes ultérieurs (excepté le régime de la Moselle calqué sur le modèle rhénan) ont majoritairement préservé la compétence pénale des Etats riverains. Autrement dit, « la répression nationale reste la règle et la répression internationale l'exception »⁶⁶. Cela démontre, s'il était nécessaire, la méfiance des Etats vis-à-vis des structures supranationales et leur souci de préserver leurs compétences souveraines.

⁶³ Article 34, § 4, de la Convention de la Moselle.

⁶⁴ *A.F.D.I.*, 1964, p. 810.

⁶⁵ C.Cass., crim., 11 juin 1975, *Bull.*, n°153, p. 429.

⁶⁶ I. FICHET-BOYLE, M. MOSSE, « L'obligation de prendre des mesures internes nécessaires à la prévention et à la répression des infractions », H. ASCENSIO, E. DECAUX et A. PELLET (dir.), *Droit international pénal*, Pedone, Paris, 2001, p. 871.