

CHAMBRE DES APPELS

DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ARRET

415 P – 1/03

du 10 février 2003

I. Les faits et la procédure de première instance

Le 19 septembre 2001, H conduisait l'automoteur-citerne "A" de B vers Strasbourg, pour y charger du gasoil.

Il arriva à 15 h 45 à hauteur des écluses d'Ottmarsheim dont, seul, le petit sas était en exploitation. L'automoteur "X" était en cours d'éclusage et derrière lui l'automoteur-citerne "B" attendait son tour. "A" se mit à la suite de ce dernier.

A 16 h 00 se présenta l'automoteur porte-conteneurs "C" qui arborait la flamme rouge indiquant qu'il avait priorité de passage aux écluses.

L'éclusier de service, S, avertit alors H que "C" allait être éclusé avant lui. H refusa de céder sa place et s'engagea dans le petit sas. "C" ne put être éclusé qu'à partir de 17 h 10 lorsque le grand sas fut remis en exploitation.

Entendu à 17 h 45 par la gendarmerie fluviale, H déclara avoir agi de la sorte parce qu'il estimait illégale la priorité de passage accordée à certains bateaux en violation des actes du Rhin.

Il fut cité à comparaître devant le Tribunal pour la Navigation du Rhin de Strasbourg pour avoir contrevenu :

- aux règles relatives au devoir général de vigilance d'un conducteur (art. 1.04 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin);
- aux règles relatives au passage des écluses, notamment celles régissant les priorités de passage (art. 6.28 à 6.29 du Règlement de Police), faits réprimés par l'article 32 de la Convention de Mannheim.

Par jugement du 27 mai 2002, le Tribunal rejeta l'exception d'illégalité invoquée par M. H, le relaxa du chef de non-respect des règles relatives au devoir général de vigilance d'un conducteur, mais le déclara coupable de non-respect de la priorité de passage dans les écluses et le condamna à une amende de 200 Euros.

Pour rejeter l'exception d'illégalité et pour retenir la culpabilité, le premier juge a considéré que les priorités de passage accordées par les autorités compétentes, en vertu de l'article 6.29 du Règlement de Police, aux bateaux transportant des personnes ou des marchandises d'un certain type, se justifiaient parce qu'elles contribuaient au maintien de la sécurité générale.

II. Sur la recevabilité des appels

Par déclaration faite le 4 juin 2002 au greffe du Tribunal de la Navigation, H a, par l'intermédiaire de son avocat, formé appel de ce jugement en demandant qu'il soit porté devant la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Le 5 juin 2002, le Ministère Public a formé appel incident.

Ces déclarations d'appel sont régulières en la forme.

Le 3 juillet 2002, l'avocat de H a déposé au Tribunal de la Navigation ses conclusions justificatives d'appel. En conséquence, son appel est recevable.

Conformément à l'article 37 alinéa 3 de la Convention de Mannheim, le Tribunal aurait dû communiquer ce mémoire au Ministère Public en l'invitant à répliquer dans un délai déterminé. Cette formalité n'a pas été accomplie.

En conséquence, la forclusion ne peut être opposée et l'appel incident est recevable quoique les conclusions du Ministère Public n'aient été reçues que le 6 septembre 2002.

III. Les positions des parties

Le prévenu demande à bénéficier de la loi française d'amnistie du 6 août 2002. Il rappelle que, selon l'article 40bis de la Convention de Mannheim, chaque Etat contractant assure la répression des infractions visées à l'article 32.

Il en résulte, selon lui, que si les faits sont prévus et réprimés par un texte international, la répression serait assurée par les Etats. L'Etat français peut donc parfaitement décider d'amnistier certains faits et la Chambre des Appels de la Commission Centrale doit tenir compte de cette décision.

Statuer autrement conduirait d'ailleurs à instaurer une dualité de traitement pour les mêmes contraventions car soumis au Tribunal de la Navigation de Strasbourg ou à la Cour d'Appel de Colmar, il leur serait fait sûrement application de la loi d'amnistie.

Concernant l'exception d'illégalité, H expose que l'automoteur "C" s'est vu reconnaître un droit de priorité de passage aux écluses en vertu de l'article 6.29.b) du Règlement de Police.

Selon attestation du Service de la Navigation de Strasbourg, établie le 20 octobre 1999, cette priorité ne peut être accordée qu'aux bâtiments porte-conteneurs et bateaux à passagers assurant des horaires réguliers. De tels critères sont de nature commerciale. Or, l'article 1^{er} de la Convention de Mannheim proclame la liberté de navigation pour tous les bateaux, sous réserve uniquement du respect des stipulations contenues dans le traité et des mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale.

Si l'article 6.29 alinéa a) qui accorde une priorité de passage aux bâtiments des services de la navigation, d'incendie, de police ou de douanes répond aux exigences de la Convention, tel n'est pas le cas pour la priorité envisagée par l'alinéa b) pour des considérations purement commerciales. Son illégalité doit être constatée par le juge conformément à l'article 111.5 du Code Pénal, ce qui entraînera la nullité des poursuites et donc la relaxe.

Le Ministère Public constate que H est poursuivi pour des faits qualifiés de contravention commis avant le 17 mai 2002, réprimés seulement par une peine d'amende et qu'en conséquence ils sont couverts par la loi d'amnistie du 6 août 2002.

Il demande à la Chambre des Appels de relaxer le prévenu.

IV. Sur l'application de la loi d'amnistie

Suite à l'élection du Président de la République, le Parlement français a voté, le 6 août 2002, une loi d'amnistie.

Aux termes de l'article 1^{er} de celle-ci sont amnistiés, lorsqu'ils ont été commis avant le 17 mai 2002, les contraventions de police et même les délits lorsque seule une peine d'amende est encourue ; que tel est le cas en l'espèce.

En conséquence, et ainsi que l'ont demandé le prévenu et le Ministère Public, il échet de prononcer la relaxe, qui est conforme à la jurisprudence antérieure de la Chambre des Appels (voir les trois arrêts du 20 novembre 1995 - 342 P - 344 P - 345 P).

V. Sur l'exception d'illégalité

Il convient d'ajouter que, selon l'article 1^{er} de la Convention de Mannheim, la navigation du Rhin est libre à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans le traité et aux normes prescrites pour le maintien de la sécurité générale. Sauf ces règlements, il ne peut être apporté d'obstacle à la libre navigation.

Conformément à une interprétation traditionnelle, la liberté de navigation suppose que celle-ci puisse s'effectuer dans des conditions égales pour tous à moins que des différences soient justifiées par des éléments objectifs en relation avec les finalités de la Convention ou par l'intérêt général.

Concernant le passage aux écluses, l'article 6.28 chiffre 3 du Règlement de Police (RPNR) précise qu'il se fera selon l'ordre d'arrivée dans les garages.

L'article 6.29a) reconnaît une priorité de passage aux bâtiments appartenant à l'autorité compétente ou aux services d'incendie, de police et de douane des Etats riverains et se déplaçant pour des raisons urgentes de service.

En outre, l'article 6.29b) permet à l'autorité compétente d'accorder des droits de priorité de passage. En France, l'autorité compétente est le service de la navigation de Strasbourg.

Mais cette autorité ne peut, évidemment, faire usage de cette faculté qu'en respectant les limites posées notamment par l'article 1^{er} de la Convention de Mannheim, laquelle garantit la libre navigation et son corollaire, l'égalité de traitement, c'est-à-dire que toute priorité de passage doit être justifiée par un souci d'assurer la sécurité générale et à tout le moins, un motif d'intérêt général tel que visé à l'article 6.28 chiffre 11 alors en vigueur au moment des faits.

La priorité de passage a été accordée à l'automoteur "C" qui est un porte-conteneurs.

Une demande de priorité de passage présentée par l'automoteur-citerne "A" de M. H a été rejetée le 20 octobre 1999 par le service de la navigation de Strasbourg au motif qu'elle ne pouvait être accordée qu'aux bâtiments porte-conteneurs et bateaux à passagers assurant des horaires réguliers.

A aucun moment le service de la navigation n'a justifié ni même invoqué un motif fondé sur la sécurité générale, pour accorder à l'un et refuser à l'autre un droit de priorité de passage. Il n'a pas davantage justifié la dérogation à la règle d'éclusage selon l'ordre d'arrivée dans les garages par application de l'article 6.28 chiffre 11 qui permet aux autorités compétentes de donner des instructions complémentaires ou dérogatoires en vue d'assurer la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celle-ci, instructions obéissant par ailleurs à un motif d'intérêt général, comme pourrait l'être la facilitation non discriminatoire du passage des bateaux à passagers et auxquelles les bâtiments auraient dû se conformer.

La seule circonstance que les bateaux porte-conteneurs doivent respecter des délais de livraison n'est pas de nature à justifier qu'une priorité d'éclusage leur soit accordée.

Que dès lors, l'entrave imposée à certains bateaux à leur libre progression au bénéfice d'autres bâtiments ne justifiant pas d'une priorité légitime d'éclusage, contrevient aux dispositions de la Convention de Mannheim et notamment de son article premier, de sorte que, même en l'absence de loi d'amnistie, une condamnation de H aurait manqué de base légale suffisante.

PAR CES MOTIFS

La Chambre des Appels

Déclare les appels recevables en la forme.

Constata que l'infraction reprochée à M. H est amnistiée.

En conséquence le relaxe sans peine ni dépens.