

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès verbal de la séance du 2 avril 1983.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1) sur :*

- 1° *le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures ;*
- 2° *la proposition de loi de M. GÉKARD EHLERS et plusieurs de ses collègues tendant à modifier la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée, sur la pollution de la mer par les hydrocarbures.*

Par M. Jean-Marie GIRAULT,

Sénateur.

---

(1) *Cette commission est composée de :* MM. N..., *président ; N..., Pierre Carous, Louis Virapoullé, Paul Girod, vice-présidents ; Charles Lederman, Roland du Luart, Pierre Salvi, Lionel Cherrier, secrétaires ; Alphonse Arzel, Germain Authié, Marc Bécam, Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin, MM. Roger Boileau, Philippe de Bourgoing, Raymond Bouvier, Michel Charasse, Félix Crecolini, François Collet, Charles de Cuttoli, Etienne Dailly, Michel Darras, Michel Dreyfus-Schmidt, Jacques Eberhard, Edgar Faure, Jean Geoffroy, François Giacobbi, Michel Giraud, Jean-Marie Girault, Daniel Hoeffel, Jacques Larché, Jean Ooghe, Guy Petit, Hubert Peyou, Paul Pillet, Roger Romani, Marcel Rudloff, Pierre Schiélé, Franck Sérusclat, Edgar Tailhades, Jacques Thyraud.*

*Voir les numéros :*

*Assemblée nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 771, 198, 218, 912 in-8° 242.*

*Sénat : 31 (1981-1982) et 25 (1982-1983).*

---

*Mer et littoral. — Convention « Marpol » - Hydrocarbures - Peines et amendes - Pétrole et produits raffinés - Pollutions et nuisances.*

## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>I. — Exposé général</b> .....	<b>3</b>
<i>Introduction</i> .....	3
1. Les dispositions du droit international .....	3
A. — La Convention du 12 mai 1954 sur la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures .....	3
B. — La Convention Marpol du 2 novembre 1973 et ses modificatifs .....	4
2. La législation nationale relative à la répression de la pollution marine par les hydrocarbures .....	7
A. — La loi n° 64-1331 du 16 décembre 1964 et ses modifications .....	7
B. — Les dispositions du présent projet de loi .....	9
<i>Conclusion</i> .....	10
Examen de la proposition de loi n° 31 présentée par M. Ehlers et plusieurs de ses collègues .....	12
<b>II. — Commentaire des articles</b> .....	<b>14</b>
<b>III. — Tableau comparatif</b> .....	<b>29</b>
<b>IV. — Amendements</b> .....	<b>43</b>
<b>V. — Annexes</b> .....	<b>44</b>

## I. — EXPOSÉ GÉNÉRAL

### INTRODUCTION

Le projet de loi n° 771 adopté en première lecture par l'Assemblée nationale lors de la session d'automne 1982 a pour objet de refondre largement la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures.

Cette loi a été modifiée à deux reprises par les lois n° 73-477 du 16 mai 1973 et n° 79-5 du 2 janvier 1979.

La nouvelle rédaction de la loi prend en compte et intègre au droit pénal interne les dispositions figurant dans la Convention internationale de Londres, dite Convention Marpol du 2 novembre 1973 et dans le Protocole modificatif adopté le 17 février 1978. Cette Convention doit entrer en vigueur le 2 octobre 1983.

En raison de l'influence très directe du droit international sur la législation nationale, il n'est sans doute pas inutile dans un premier temps de rappeler les dispositions essentielles des conventions auxquelles il est fait référence et de préciser ensuite l'économie générale du projet de loi réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures.

#### 1. Les dispositions du droit international.

La lutte contre la pollution ne peut être envisagée dans le seul cadre national tant en raison des intérêts en jeu, que des risques encourus et du lieu même où se produit l'accident générateur de pollution pour le milieu marin ou ses intérêts connexes.

A. — *La Convention internationale du 12 mai 1954 sur la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures.*

Publiée en France par le décret n° 58-922 du 7 octobre 1958, cette Convention constitue le premier instrument international de lutte contre la pollution marine occasionnée par les rejets d'hydrocarbures.

Elle s'applique dès son entrée en vigueur à tous les navires-citernes et, à l'expiration d'un délai de trois ans, aux navires civils d'une jauge brute supérieure à 500 T.J.B. (1). Elle réglemente assez strictement les rejets en route et prévoit que les infractions sont punissables selon la législation de l'Etat du pavillon du navire fautif.

Sont interdits tous les rejets de mélanges dont la teneur en hydrocarbure est supérieure à 100 parties d'hydrocarbure pour 1.000.000 de parties de mélange effectués dans certaines zones restreintes définies à l'annexe A de l'avis de convention et situées, pour la plupart, à 50 milles des côtes.

Dans la mesure où les rejets sont effectués pour assurer la sécurité du navire, éviter une avarie ou sauver des vies humaines, ou lorsqu'ils proviennent d'une avarie ou fuite impossible à éviter, ils ne constituent pas une infraction.

Cette Convention a fait l'objet de deux modifications.

La première, entrée en vigueur lors de la publication du décret n° 67-1096 du 15 décembre 1967, étendait à 100 milles la superficie de certaines zones restreintes.

La seconde, applicable en France à compter du décret n° 78-24 du 4 janvier 1978, distingue les rejets suivant qu'ils sont effectués ou non par des pétroliers. Dans ce dernier cas, tous les rejets sont interdits en toute zone sauf à ce que soient remplies les conditions suivantes : le navire doit faire route, se trouver à plus de 50 milles de la terre la plus proche et simultanément le rejet ne doit pas excéder soixante litres par mille parcouru, ni 1/15.000 de la cargaison. Pour les autres navires, les rejets doivent être effectués le plus loin possible des côtes et ne pas représenter une quantité supérieure à 1/10.000 de la cargaison totale.

Cette Convention de Londres du 12 mai 1954, qui a institué la première réglementation valable en la matière, présentait cependant certaines limites.

Elle ne concernait que les hydrocarbures dits persistants, ne s'appliquait pas à tous les navires, édictait des mesures de principe dont le respect était difficilement contrôlable, et ne comportait aucune mesure relative à la prévention de la pollution accidentelle.

#### B. — *La Convention Marpol du 2 novembre 1973 et ses modificatifs.*

La Convention Marpol, appelée à se substituer à la Convention du 12 mai 1954, est un texte global concernant tous les navires et

---

(1) T.J.B. : tonneaux de jauge brute.

traitant de l'ensemble du problème de la pollution causée par les navires. En effet, ne sont pas uniquement visées les pollutions par les hydrocarbures traitées à l'annexe I ou celles occasionnées par les substances nocives transportées en vrac traitées à l'annexe II dont les dispositions doivent être obligatoirement respectées par les parties, mais encore la pollution provenant des substances nuisibles transportées sans emballage (annexe III), des eaux usées (annexe IV), des ordures (annexe V), pour lesquelles le respect des dispositions figurant dans ces trois annexes est facultatif.

Le Protocole du 17 février 1978 a eu essentiellement pour objet de reporter de trois ans l'entrée en vigueur de l'annexe II laissant ainsi le délai nécessaire à la réalisation des infrastructures portuaires et, également, de modifier l'annexe I en complétant les prescriptions relatives à la conception, l'équipement, l'exploitation des navires transportant des hydrocarbures.

• *Les principes de la Convention Marpol en matière de rejets.*

La Convention traite des rejets d'hydrocarbures mais également de ceux constitués par toute substance nuisible, effectué par tous les navires de façon intentionnelle. En revanche, ne sont pas concernés les problèmes d'immersion de déchets ni les déversements de substances nuisibles résultant de l'exploitation des ressources minérales de la mer.

La Convention détermine des zones spéciales au sein desquelles tout rejet de quelque nature qu'il soit est interdit. Ces zones comprennent la mer du Nord, la Baltique, la Méditerranée, la mer Noire, le golfe Persique. Il s'agit essentiellement de mers fermées dont l'équilibre écologique doit être à tout prix protégé compte tenu notamment des difficultés de régénération du milieu marin.

Dans les autres zones, le principe applicable demeure celui de l'interdiction du rejet. Cependant, la rigueur de la réglementation varie selon le type des navires et se trouve fixée par les règles 9 et 10 de l'annexe I dont la méconnaissance est sanctionnée par le présent projet de loi :

— pour les pétroliers, les dispositions de la Convention du 12 mai 1954 amendée restent applicables. Elles se traduisent par l'interdiction des rejets à l'arrêt, et la réglementation suivante pour les rejets effectués alors que le navire fait route :

1° que le navire ne se trouve pas dans l'une des zones spéciales définies ci-dessus ;

2° qu'il respecte une vitesse de rejet n'excédant pas soixante litres par mille parcouru ;

3° que le rejet n'excède pas 1/30.000 de la cargaison pour les pétroliers construits après le 1<sup>er</sup> juin 1979, 1/15.000 pour les pétroliers plus anciens ;

4° que le navire soit équipé d'un système de surveillance continue du rejet ;

5° que celui-ci ait lieu à au moins 50 milles de la terre la plus proche.

— pour les autres navires, la Convention établit une distinction entre les navires d'une jauge inférieure à 400 T.J.B. pour lesquels les rejets ne sont interdits que dans les zones spéciales et les navires de plus de 400 T.J.B. qui doivent faire route, se trouver hors d'une zone spéciale, et en tout état de cause à plus de 12 milles de la côte la plus proche, être équipés d'un système de surveillance continue du rejet, et procéder à un rejet dont la teneur en hydrocarbures n'est pas supérieure à 1/10.000.

La Convention prévoit que ces interdictions peuvent être levées soit lorsque le rejet est effectué afin d'assurer la sécurité du ou des navires en cause, celles de vies humaines, soit lorsque causé par une avarie, toutes les précautions raisonnables ont été prises pour empêcher ou réduire le rejet, soit enfin lorsque le rejet est utilisé afin de lutter contre une autre pollution.

#### ● *Les mécanismes de contrôle.*

L'article 5 de la Convention Marpol prévoit que l'Etat riverain est habilité à procéder à tous contrôles dans les ports placés sous sa juridiction et à vérifier à cette occasion les certificats de sécurité sans lesquels un navire ne peut être autorisé à prendre la mer. En outre, la Convention prévoit que les navires devront être équipés d'un système de contrôle continu des rejets.

L'infraction est sanctionnée par l'Etat du pavillon lorsqu'elle a été commise en haute mer. En revanche, si elle s'est produite dans les eaux soumises à la juridiction de l'Etat côtier elle sera sanctionnée selon la législation de cet Etat.

Afin de mieux organiser la répression de la pollution marine, il est prévu d'instituer une harmonisation des législations nationales en la matière. Parallèlement, une coopération assez effective s'est instaurée entre les Etats parties. Elle se traduit en particulier par le transfert d'informations et de preuves d'un Etat à l'autre permettant ainsi à l'Etat du pavillon d'engager les poursuites à la suite d'une pollution lorsqu'elles relèvent de sa seule compétence.

## **2. La législation nationale relative à la répression de la pollution marine par les hydrocarbures.**

Elle résulte à l'heure actuelle des dispositions de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée par deux lois ultérieures datant du 16 mai 1973 et du 2 janvier 1979.

La prochaine entrée en vigueur, le 2 octobre 1983, de la Convention Marpol rend nécessaire l'adoption de nouvelles mesures législatives de nature à harmoniser le droit interne et le droit international.

### **A. — La loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 et ses modifications.**

La loi du 26 décembre 1964 édicte les sanctions pénales applicables à l'encontre du capitaine en cas de pollution marine par les hydrocarbures. Des peines de 2.000 à 20.000 F d'amende et des peines d'emprisonnement de dix jours à dix mois assorties ou non d'amendes de 5.000 à 50.000 F en cas de récidive sont prévues.

Au cas où il aurait donné l'ordre de commettre l'infraction, le propriétaire ou l'exploitant du navire est passible d'une sanction dont le maximum peut atteindre le double de celles encourues par le capitaine. En outre, le délit de complicité peut être retenu à l'égard de l'exploitant ou du propriétaire n'ayant pas donné l'ordre exprès au capitaine de se conformer aux dispositions de la Convention.

L'application de ces sanctions au capitaine dépend de deux critères relatifs, d'une part, à la nationalité du navire ayant commis l'infraction et, d'autre part, au statut juridique des eaux dans lesquelles cette dernière s'est produite.

Ainsi, les navires français soumis aux dispositions de la Convention du 12 mai 1954 sont passibles des peines énoncées ci-dessus que l'infraction ait été commise en haute mer, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures normalement fréquentées par les bâtiments de mer.

En revanche, pour les navires étrangers immatriculés dans un Etat partie ou non à la Convention, les infractions ne sont punissables que lorsqu'elles ont été commises dans les eaux territoriales ou intérieures.

Les autres dispositions de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 prévoient la procédure relative à la constatation, à la détermination des tribunaux compétents et éventuellement à la possibilité de poursuite pour dommages et intérêts.

La loi n° 73-477 du 16 mai 1973 a eu pour objet d'alourdir les peines prévues par celle du 26 décembre 1964. La première infraction devient ainsi passible d'un emprisonnement de trois mois à deux ans tandis que l'amende s'élève de 10.000 à 100.000 F. En cas de récidive, une peine de prison de six mois à quatre ans ainsi qu'une amende d'un montant pouvant atteindre 200.000 F peuvent être prononcées.

En outre, le champ d'application de la loi a été étendu aux navires non soumis aux dispositions de la Convention de Londres du 12 mai 1954. Les peines d'amende encourues peuvent aller de 3.000 à 30.000 F pour la première infraction et de 6.000 à 60.000 F assorties d'un emprisonnement de dix jours à six mois en cas de récidive.

La loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 adoptée peu de temps après l'accident de l'*Amoco-Cadiz* a fortement accru les pénalités. Pour la première infraction, le montant de l'amende s'élève de 500.000 F à 5.000.000 F et l'emprisonnement de un an à cinq ans. En cas de récidive, les sanctions pénales peuvent être doublées et n'excluent pas la possibilité de devoir acquitter des réparations civiles.

Il faut souligner que les dispositions essentielles de la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 résident dans l'article 4 *bis* introduisant une incrimination nouvelle résultant du rejet accidentel d'hydrocarbures à la suite d'un accident de mer causé par l'imprudence, la négligence ou l'inobservation de la réglementation.

Cet article assimile pénalement le rejet volontaire au rejet accidentel. Il se révèle discriminatoire à l'encontre des navires français qui peuvent être poursuivis même si l'infraction, polluant soit les eaux territoriales ou les eaux intérieures, a été commise en haute mer.

Ce dernier aspect de la législation de 1979 a suscité de nombreuses discussions et certains l'ont estimé injuste.

La loi de 1979 introduit également d'autres procédures répressives, telle l'immobilisation du navire qui peut cependant être levée grâce au versement d'une caution. Enfin, la loi précise la qualité des autorités habilitées à dresser les procès-verbaux d'infraction et établit une distinction entre ces personnes et celles dont la compétence est limitée à la réunion d'informations relatives à l'infraction en vue de leur transmission aux autorités habilitées à engager des poursuites.



## B. — *Les dispositions du projet de loi.*

L'analyse des dispositions du projet de loi permet de discerner les deux axes de réflexion essentiels suivis par le Gouvernement : la nécessité de procéder à une harmonisation entre la législation française et le droit international motivée par la prochaine entrée en vigueur de la Convention Marpol du 2 novembre 1973, et la volonté de tenir compte des enseignements de la pratique qui se traduit tant par le maintien, voire l'extension d'une politique répressive assez stricte que par la réduction assez sensible des sanctions.

### **L'harmonisation du droit interne et du droit international.**

La substitution de la référence à la Convention Marpol à celle de la Convention de Londres du 12 mai 1954 constitue le premier des éléments de cette harmonisation. Il ne s'agit cependant que d'une modification formelle.

En revanche, l'extension du champ d'application de la loi à l'ensemble des navires telle qu'elle figure aux articles premier à quatre du projet, découle directement de la Convention Marpol du 2 novembre 1973.

Le projet de loi précise en outre que la gravité des sanctions applicables au capitaine de ces navires varie en fonction de la taille des bâtiments. Cette gradation figurait déjà dans la loi de 1964 mais le Gouvernement en a étendu la portée. Dorénavant, les bateaux de très petites tailles sont également soumis à l'application des stipulations de la Convention Marpol et au respect des règles 9 et 10 de l'annexe 1 de ladite convention relative à la réglementation des rejets effectués en mer.

### **Les enseignements de la pratique.**

— Le maintien, voire l'extension d'une politique répressive assez stricte.

Elle résulte essentiellement de l'extension des possibilités d'intervention de l'Etat français qui se traduit par deux types de dispositions. Le premier consiste à introduire dans le champ d'application de la loi les plates-formes immatriculées en France. Elles sont assimilées aux navires de plus gros tonnage et leurs responsables sont donc passibles des sanctions les plus lourdes.

La seconde innovation intéressante à cet égard figure à l'article 7. Il est prévu que l'intervention de l'Administration à l'égard des

navires contrevenants étrangers s'étend non seulement aux eaux territoriales, eaux intérieures et voies navigables jusqu'aux limites de la navigation, mais également à la zone économique. Cette zone s'étend sur 200 milles marins.

Enfin, la qualité des responsables qui peuvent être mis en cause est précisée par le projet dans le cas où il s'agit de personnes morales.

— La réduction des sanctions.

L'ensemble des sanctions prévues sont réduites par rapport à la loi du 26 décembre 1964, telle que modifiée par la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979. Cette loi avait été votée à la suite de l'accident de l'*Amoco-Cadiz*. Il est apparu que les dispositions ainsi prévues étaient excessives et ne pouvaient en aucun cas être supportées par les seuls capitaines. La volonté implicite d'impliquer les armateurs ne s'est pas traduite dans les faits et le juge a infligé des peines d'un niveau généralement bien inférieur à la marge qui lui était offerte.

En outre, la réduction des sanctions se justifie également en raison de l'amélioration sensible de la politique de prévention mise en œuvre à la suite des nombreux accidents qui ont affecté les côtes bretonnes.

La France inspire à cet égard la politique européenne fixée au sein de la Conférence régionale européenne sur la sécurité maritime, ayant accéléré l'entrée en vigueur des conventions internationales. Ainsi en est-il également de la mise en place des couloirs parallèles situés à 24 milles au large d'Ouessant et de la construction d'une balise de grande dimension au large de l'île d'Ouessant.

Sur un plan strictement national, la modernisation des centres de surveillance, tant en Manche qu'en Méditerranée facilitera également la prévention.

Enfin, la mise en place de moyens techniques efficaces à la disposition des trois préfets maritimes de Brest, Cherbourg et Toulon et les instructions précisant les conditions dans lesquelles doit s'organiser la coopération entre autorités civiles et militaires contribueront également à améliorer la sécurité.



Dans ces conditions et tout en reconnaissant la nécessité de disposer d'un ensemble cohérent de répression des infractions, il ne semblait pas nécessaire de maintenir les sanctions à un niveau jugé excessif à bien des égards.

Il y a lieu de se féliciter de ce que les Gouvernements qui se sont succédé depuis le naufrage de l'*Amoco-Cadiz* le 17 mars 1978 ont progressivement tenu compte des recommandations figurant au

Rapport établi par la Commission sénatoriale d'enquête parlementaire que la Haute Assemblée avait désignée à la suite de cette grave affaire.

Cependant, il faut également noter que différentes autres sources de pollutions marines ne font pas l'objet, à l'heure actuelle, d'une réglementation suffisante. Ainsi, en est-il notamment de l'activité des raffineries situées à proximité du littoral.

Sous le bénéfice de ces observations et sous réserve de l'adoption des amendements proposés qui tendent à clarifier la rédaction du projet et non à en modifier la portée, votre commission des Lois vous propose d'adopter le présent projet de loi.

## EXAMEN DE LA PROPOSITION DE LOI N° 31

La proposition de loi n° 31 tendant à modifier la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 a pour objet essentiel de définir, en cas de rejet ayant causé une pollution marine, le partage des responsabilités entre l'armateur ou le propriétaire et le capitaine du navire.

En application des dispositions de l'article L. 260-1 du Code du travail, il est ainsi proposé que la responsabilité civile incombe en toutes occasions à l'armateur ou au propriétaire.

Le partage de la responsabilité pénale mérite un examen plus approfondi.

Il est tout d'abord prévu à l'article 2 que le rejet accidentel dû à une faute excusable ou le rejet entraîné par la nécessité d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire de la vie humaine ou de l'environnement ne peut être sanctionné pénalement.

En revanche, sont passibles d'amendes de 10.000 F à 100.000 F ou d'emprisonnement de quinze jours à six mois, et du double de ces peines en cas de récidive, les capitaines ayant procédé à un rejet volontairement, ou par faute inexcusable. Cette disposition s'applique que le navire soit soumis au respect de la Convention de Londres du 12 mai 1954 (art. 3) ou non (art. 4).

En outre, peut être engagée la responsabilité de toute autre personne ayant donné l'ordre de commettre l'infraction ou ayant été, par ses actes, à l'origine du rejet.

Plusieurs raisons incitent à ne pas retenir les dispositions de la présente proposition :

— En tout premier lieu, la proposition de loi fait référence à la Convention de Londres du 12 mai 1954, à laquelle se substituera dès le 2 octobre 1983, la Convention Marpol du 2 novembre 1973. En raison de l'harmonisation nécessaire du droit interne et du droit international, la présente proposition de loi ne peut être retenue.

— En second lieu, il ne paraît pas souhaitable d'exonérer le capitaine de toute responsabilité dans le cas d'un rejet accidentel, même dû à une faute excusable. Les dispositions du second alinéa de l'article 2 de la proposition sont contraires à celles de l'article 8

du projet de loi n° 771 dont la commission des Lois a reconnu le bien-fondé. Elles sont en outre totalement inconciliables avec les règles posées par la Convention Marpol qui n'établissent aucune distinction entre les rejets qu'ils soient volontaires ou accidentels.

Il faut à cet égard noter que le point de vue des auteurs de la proposition a cependant été en partie retenu : en effet, les sanctions applicables en cas de rejet accidentel sont inférieures de moitié à celles pouvant être infligées en cas de rejet volontaire. Or, la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 n'établissait aucune distinction de cette nature.

— En troisième lieu, le projet de loi prévoit que le fait de donner l'ordre de commettre l'infraction est constitutif d'un délit de complicité. En ce sens, les dispositions de l'article 5 de la proposition de loi n° 31 sont donc partiellement retenues.

— En dernier lieu, aucune règle de droit n'autorise les auteurs de la proposition à prévoir que les dispositions prévues s'appliquent sans aménagements spécifiques aux navires étrangers.

## II. — COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Article premier.*

#### **Sanctions applicables aux infractions commises par les plus gros navires.**

L'article premier fixe les nouvelles références au droit international, introduit le principe de la hiérarchie des sanctions, et pose celui de l'allègement des peines applicables.

#### *— Les références internationales.*

La législation réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures fixée par la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée par les lois n° 73-477 du 16 mai 1973 et n° 79-5 du 2 janvier 1979 fut prise en application de la Convention internationale de Londres du 12 mai 1954. La prévention de la pollution marine ne peut être envisagée ou même a fortiori organisée dans le seul cadre national. Le présent projet de loi fait référence à la Convention Marpol signée à Londres le 2 novembre 1973 et modifiée par un protocole en date du 17 février 1978. Cette nouvelle Convention dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 81-742 du 5 août 1981, entrera en vigueur le 2 octobre 1985.

Le présent projet de loi est pris en application des nouvelles dispositions de droit international relatives à la prévention de la pollution marine et traite plus particulièrement des rejets en mer d'hydrocarbures. N'entrent donc pas dans le champ d'application de la future loi les autres sources éventuelles de pollutions marines résultant soit de produits transportés en vrac, des eaux usées ou des ordures des navires. L'ensemble de ces nuisances devront faire l'objet d'une législation spécifique.

Les infractions sanctionnées par l'ensemble du projet de loi sont définies aux articles 9 et 10 de l'annexe I de la Convention du 2 novembre 1973. Ces dispositions figurent en annexe au présent rapport. Le projet précisait que la qualification de l'infraction s'appréciait à la date où cette dernière était commise. Cette disposition contraire au principe de non-rétroactivité autorisant l'application immédiate de la loi pénale la plus douce a été supprimée par un amendement proposé par la commission des Lois de l'Assemblée nationale.

Par ailleurs, afin de permettre une adaptation automatique de la loi nationale à la Convention de Londres relative à la prévention de la pollution, il est dorénavant prévu que s'appliquent sans autres formalités les modifications ultérieures régulièrement approuvées ou ratifiées.

— *Le principe de la hiérarchie des sanctions déterminées en fonction de la taille des navires.*

La loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée distinguant les sanctions applicables selon que le navire était ou non soumis aux stipulations de la Convention internationale de Londres du 12 mai 1954, dont le respect s'imposait aux navires de plus de 500 T.J.B. et aux navires citernes de plus de 150 T.J.B. (1).

La loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 reprenait ce critère indirectement défini en son article 2. En revanche, le présent projet de loi détermine de façon claire que les sanctions varient en fonction de la taille des bâtiments ayant commis l'infraction et fait explicitement référence à la définition assez large du navire, retenue par la Convention Marpol suivant laquelle le navire désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixées ou flottantes.

L'article premier vise au sein de cette catégorie les bâtiments de gros tonnage soit :

- les navires citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ;
- les navires autres que les navires citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux.

En outre, le troisième alinéa du présent article concerne les plates-formes immatriculées en France, qui sont ainsi assimilées aux navires de gros tonnage.

Les pénalités prévues à l'article premier sont applicables au seul responsable de l'exploitation de la plate-forme.

L'Assemblée nationale a exclu en effet la mise en cause du responsable de la conduite de la plate-forme estimant qu'en ce cas précis l'entière responsabilité incombe au remorqueur.

— *L'allègement des sanctions.*

Les peines fixées par la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures sont très lourdes.

---

(1) T.J.B. : tonneaux de jauge brute. La jauge brute est égale au volume du navire situé sous ponts couverts et mesurable en tonneaux égaux à 2,83 mètres cubes.

Le présent projet de loi ramène les peines d'emprisonnement de un à cinq ans à une période de trois mois à deux ans ; et le montant des amendes de 500.000 F à 5.000.000 F à une fourchette établie entre 100.000 F et 1.000.000 F.

Ces sanctions peuvent être portées au double en cas de récidive.

Dans le cas de l'emprisonnement le niveau ainsi fixé correspond à celui qui figurait dans la loi n° 73-447 du 16 mai 1973. Quant au montant des amendes, il est cinq fois inférieur à celui fixé par la loi du 16 mai 1973.

Une telle solution permet d'assurer un effet dissuasif suffisant tout en appliquant des sanctions plus réalistes que celles déterminées par la loi de 1979 votée quelques mois après le naufrage de l'*Amoco-Cadiz*.

Sous réserve de l'adoption de deux amendements rédactionnels, votre commission des Lois vous propose d'adopter le présent article.

Ces amendements ont pour objet de déplacer la référence faite à la définition internationale du rejet, du troisième au second alinéa du présent article.

## *Article 2.*

### **Sanctions applicables aux navires de moyen tonnage.**

L'article 2 détermine le second échelon de sanctions applicables :

— aux navires citernes d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux ;

— aux autres navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux dont la machine propulsive installée est supérieure à 150 kilowatts.

La loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 distinguait les sanctions selon que la Convention de Londres s'appliquait ou non aux navires ayant commis l'infraction. En l'occurrence, n'étaient pas concernés les bâtiments d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux dont la machine propulsive avait une puissance supérieure à 199 CV ainsi qu'il résulte d'un décret en date du 12 avril 1965 (*J.O.* du 16 avril 1965).

L'article 2 du projet de loi reprend ce critère de distinction mais fixe la capacité propulsive à 150 kilowatts. Cette solution semble juridiquement plus satisfaisante, s'agissant de la définition d'un délit, que le renvoi à un décret ultérieur.



Les capitaines des bâtiments ne respectant pas les stipulations des articles 9 et 10 de l'annexe I de la Convention du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution sont passibles de peines d'amende ou d'emprisonnement qui peuvent doubler en cas de récidive.

Le montant des amendes s'établit de 30.000 F à 300.000 F contre 100.000 F à 1.000.000 F prévus par la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979. La peine est donc divisée par trois par rapport à la législation actuelle mais multipliée par cinq par rapport à la loi du 16 mai 1973.

Le capitaine peut se voir également infliger un emprisonnement de quinze jours à un an. Actuellement et en vertu des dispositions de la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979, il est appliqué en l'occurrence une peine de six mois à deux ans pouvant être portée de un an à trois ans en cas de récidive.

La loi du 16 mai 1973 ne prévoyait l'emprisonnement qu'en cas de récidive. Il s'agissait d'une peine comprise entre dix jours et six mois.

Le projet de loi maintient donc des peines assez lourdes dans le cas d'infractions commises par des navires de moyen tonnage. L'allègement qui n'est certes pas négligeable est moindre que celui constaté pour les navires soumis aux dispositions de l'article premier.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

### *Article 3.*

#### **Sanctions applicables aux infractions commises par des engins portuaires ou fluviaux.**

Ayant le souci d'établir une hiérarchisation des sanctions applicables à un même type d'infraction, le Gouvernement est amené à procéder à une nouvelle classification des bâtiments susceptibles de méconnaître les articles 9 et 10 de l'annexe I de la Convention internationale du 2 novembre 1973.

Les articles précédents prévoient des peines variant en fonction d'un critère strictement quantitatif : à savoir la taille des navires. Il en sera de même à l'article 4.

En revanche, le présent article concerne les engins portuaires et fluviaux et retient donc un critère qualitatif. Cette rédaction reprend une distinction établie par l'article 2 de la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979.

Les peines prévues à l'article 2 sont applicables au responsable de la conduite de ces engins que ceux-ci soient automoteurs, remorqués ou poussés. Ils sont donc assimilés aux engins de moyenne taille.

L'Assemblée nationale a adopté un amendement supprimant la référence faite à l'exclusion du champ d'application de la loi des bâtiments de la Marine nationale. Cette précision n'est pas nécessaire car ces navires sont exclus de l'application de la Convention Marpol en vertu de son article 3, paragraphe 3, en ce qui concerne les rejets en mer.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

#### *Article 4.*

#### **Sanctions applicables aux infractions commises par les navires de petit tonnage.**

Cet article complète le champ d'application de la loi défini aux trois premiers articles. En effet, l'article 4 détermine les sanctions applicables aux navires dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux et dont la capacité de propulsion est inférieure à 150 kilowatts.

Les peines sont fixées de 1.000 F à 10.000 F d'amende. En cas de récidive, le doublement de l'amende est prévu et peut éventuellement s'accompagner d'un emprisonnement de huit jours à six mois.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

#### *Article 5.*

#### **Sanctions des infractions commises dans les eaux intérieures navigables.**

Cet article se substitue aux dispositions contenues à l'article 3 bis de la loi n° 73-447 du 16 mai 1973 modifiée prévoyant les sanctions applicables lorsque les infractions ont été commises dans les eaux intérieures françaises.

Le présent article fait référence à la notion de voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime. La navigation fluviale n'entre donc pas dans le champ d'application du présent projet.

Cet article constitue une règle complémentaire instituée dans le seul cadre juridique français, aux dispositions de la Convention Marpol qui ne s'appliquent qu'à la haute mer. Il aurait peut-être été nécessaire d'exclure de l'application de cet article les navires de la Marine nationale.

Les sanctions prévues sont celles déterminées selon les cas aux articles premier, 2 et 4 et concernent donc les navires de toutes tailles.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter le présent article sans modification.

### Article 6.

#### **Sanctions applicables aux propriétaires ou exploitants de navires.**

Cet article dont la rédaction a été profondément modifiée par l'Assemblée nationale a pour objet de déterminer une coresponsabilité entre le capitaine, le propriétaire ou l'exploitant du navire ayant commis l'infraction.

La mise en cause du propriétaire ou de l'exploitant résulte de l'ordre qu'ils peuvent donner de commettre l'infraction. Dans ce cas, il serait en effet anormal de n'appliquer une sanction qu'au seul capitaine. Ce dernier, en cette hypothèse, ne peut être considéré que comme un exécutant. Cette mesure prévue par le projet du Gouvernement a été maintenue par l'Assemblée nationale qui a en outre précisé la qualité du responsable dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant est une personne morale. Sont alors passibles des peines prévues, les représentants légaux ou dirigeants de fait ainsi que toute personne habilitée par ces derniers.

L'Assemblée nationale n'a en revanche pas retenu les autres dispositions proposées par le Gouvernement à l'article 6.

Elles consistaient à prévoir que la peine infligée au propriétaire ou à l'exploitant serait portée au double de celle appliquée au capitaine, sans préjudice de l'application des articles 59 et 60 du Code pénal.

Ces articles organisent la répression de la complicité et disposent que les complices seront punis des mêmes peines que l'auteur principal (art. 59) et que seront considérés comme complices ceux qui auront donné des instructions pour commettre l'infraction (art. 60).

La rédaction de l'article 6 pose au moins une difficulté : le juge devrait-il appliquer le Code pénal ou les dispositions de l'article 6 ? L'Assemblée nationale a considéré qu'il fallait s'en tenir strictement à la notion de complicité sans ajouter à celle-ci, comme le fait l'article 6 du projet de loi, une infraction nouvelle qui incomberait au propriétaire ou à l'exploitant, à titre d'auteur principal, et serait sanctionnée par des peines doublées.

Ce doublement de la peine infligée pour une même infraction est contraire au principe d'égalité affirmée à l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen aux termes duquel « la loi doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit qu'elle punisse ».

L'Assemblée nationale a donc modifié la rédaction de l'alinéa premier de l'article 6 et a consacré la seule notion de complicité. Même si elle n'a pas formellement retenu la référence aux articles 59

et 60 du Code pénal, la formulation de cet alinéa ne laisse aucun doute quant à son sens.

En outre, cette rédaction présente l'avantage de qualifier de façon très nette la nature du délit de complicité qui consiste à donner l'ordre de commettre l'infraction. Votre Rapporteur, saisi d'une demande du ministère de la Justice tendant à supprimer l'alinéa premier de cet article au motif qu'il s'agit d'une répétition, a estimé devoir maintenir la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

### *Article 7.*

#### **Sanctions des infractions commises par des navires étrangers dans les eaux soumises à la juridiction française.**

Cet article définit le champ d'application de la loi vis-à-vis des navires étrangers.

L'Assemblée nationale a apporté à la rédaction deux modifications allant dans le sens d'une plus grande répression.

D'une part, la zone territoriale d'intervention a été étendue à la zone économique au large du territoire de la République. Le projet ne faisait référence qu'aux eaux territoriales et voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime.

La zone économique est fixée par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 à 188 milles à partir de la limite des eaux territoriales elles-mêmes fixées par la loi n° 71-1060 du 24 décembre 1971 à 12 milles à compter des lignes de bases constituées par la laisse de basse mer ainsi que les lignes de bases droites et les lignes de fermetures des baies déterminées par décret.

L'Etat français est en mesure d'exercer les compétences reconnues par le droit international en matière de protection de l'environnement marin mais ne dispose pas sur cette zone de la plénitude de souveraineté. En vertu de ces deux principes, seules pourront être infligées les peines d'amendes prévues aux articles premier, 2 et 4 lorsque l'infraction se produit dans la zone économique.

D'autre part, sont passibles des peines prévues par cet article non seulement les bâtiments étrangers soumis aux dispositions de la Convention du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, mais également les navires immatriculés dans un territoire relevant d'un gouvernement non contractant. Le texte du projet ne faisant référence qu'à la première catégorie de navires, l'impunité qui en aurait résulté était inacceptable. Le navire n'aurait

été poursuivi ni par l'Etat français, ni par l'Etat du pavillon, ce dernier n'ayant pas à se soumettre aux stipulations de la Convention Marpol.

L'amendement adopté par l'Assemblée nationale introduit donc un pouvoir de police exercé par l'Etat français dans le cadre de la zone économique. Cette disposition explicite, complète ainsi celle figurant à l'article 5 de la Convention selon laquelle : « les parties appliquent aux Etats qui ne sont pas parties à la Convention les prescriptions de la présente convention dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables ».

Sous réserve de l'adoption de deux amendements rédactionnels dont l'un a pour objet de substituer l'expression gouvernement non partie à celle de gouvernement non contractant, votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article.

#### *Article 8.*

#### **Sanctions des infractions ayant entraîné une pollution consécutive à un accident de mer.**

Cet article sanctionne les responsables d'une pollution survenue dans les eaux territoriales, eaux intérieures ou voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime, à la suite d'un accident.

Est considéré comme accident, aux termes de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, « un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence, soit des dommages matériels, soit une menace grave et immédiate de dommages matériels dont pourrait être victime, soit le navire, soit sa cargaison ».

Les peines prévues au présent article sont applicables lorsque l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements sont à l'origine de la pollution. Conformément aux dispositions de la Convention de Londres du 12 mai 1954, il n'existe pas de faute excusable.

L'objet de cet article ayant été défini ci-dessus, force est de constater que la rédaction dudit article a été profondément remaniée lors des travaux de première lecture effectués par l'Assemblée nationale.

L'article 8 du projet de loi réactualisait les dispositions figurant à l'article 4 bis de la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 punissant des mêmes peines le rejet involontaire et le rejet volontaire d'hydrocar-

buers. Les sanctions ainsi définies pouvaient être également infligées au propriétaire, à l'exploitant ou à toute autre personne que le capitaine ayant causé le rejet. Toutefois, le rejet justifié par la nécessité d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement, exonérerait le responsable de toute peine.

L'article 8, sous réserve des modifications suivantes, reprenait l'essentiel du dispositif.

— Sont passibles des sanctions prévues aux articles premier, 2 et 4, le capitaine ou le responsable à bord.

— Leur responsabilité est engagée lorsqu'ils ont provoqué ou n'ont pas pris les mesures nécessaires pour éviter l'accident de mer.

— Toute personne exerçant de droit ou de fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la marche ou la gestion du navire ou de la plate-forme peut être considérée comme responsable.

— Les mesures exonératrices sont celles ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent et non plus celles justifiées par la nécessité d'éviter un tel danger.

L'Assemblée nationale a considéré que les peines applicables en cas d'accident même survenu à la suite d'une imprudence, d'une négligence, d'une inobservation des lois et règlements ne pouvaient être les mêmes que celles fixées dans le cas de rejet volontaire. Elle a en conséquence fixé que les sanctions seraient en l'occurrence inférieures de moitié à celles prévues dans le cas de rejets volontaires.

La présente disposition est nécessaire et permet au juge de sanctionner l'attitude négligente ou imprudente du capitaine qui se trouve être à l'origine de l'accident ayant entraîné la pollution. En ce sens, elle complète parfaitement l'article 11 de l'annexe I de la Convention Marpol qui prévoit le cas d'exonération de responsabilité du capitaine en cas de pollution survenue à la suite d'une avarie.

Considérant que cette mesure est indispensable, votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

#### *Article 8 bis.*

#### **Exclusion de certains navires.**

L'article 8 bis précise que les navires, engins maritimes ou fluviaux ainsi que les plates-formes appartenant à la Marine nationale sont exclus du champ d'application de la loi. Il en est de même des bâtiments qui servent à exercer des opérations de police ou utilisés à un service public en mer.

Cette disposition proposée par le biais d'un amendement de la commission des Lois de l'Assemblée nationale reprend en la complétant une mesure de même nature figurant à l'article 3 du projet de loi.

Il est à noter que les bâtiments des marines nationales sont exclus de l'application de la Convention Marpol en vertu des dispositions du 3° de l'article 3 de ladite Convention.

En outre, les navires de la Marine nationale française sont soumis à une réglementation spécifique inspirée des conventions internationales et parfois plus stricte que la législation applicable aux navires civils.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

### *Article 9.*

#### **Possibilité du transfert des charges d'amendes ou de frais de justice au propriétaire ou à l'exploitant du navire.**

Cette disposition constitue une innovation par rapport à la législation actuellement en vigueur. Elle autorise le juge à apprécier s'il y a lieu de transférer le paiement intégral ou partiel des amendes et des frais de justice du capitaine ou responsable à bord à l'exploitant ou au propriétaire du navire.

Une responsabilité du fait d'autrui est donc instituée. Elle résulte de la constatation suivant laquelle le capitaine peut n'être dans certains cas qu'un exécutant.

Une telle mesure est indépendante de l'application des sanctions prévues à l'article 6 et ne suppose pas l'existence d'une faute commise par le propriétaire ou l'exploitant.

L'article L. 263-2-1 du Code du travail permet de mettre à la charge de l'employeur tout ou partie des amendes et frais de justice prononcés contre le conducteur ayant eu qualité de préposé ou contre le salarié ayant causé un accident. Ainsi qu'il résulte d'une décision du 2 décembre 1976, le Conseil constitutionnel a reconnu que cette solution ne porte atteinte, sous réserve du respect des droits de la défense, à aucune disposition de la Constitution, ni à aucun principe de valeur constitutionnelle applicable en matière pénale.

L'introduction d'une peine de même nature dans le présent projet de loi ne peut donc être considérée comme une atteinte au principe de l'individualisation des peines.

Cependant, l'Assemblée nationale a circonscrit le champ d'application de cette procédure.

Le juge ne peut y faire appel que lorsque le propriétaire ou l'exploitant a été cité à l'audience afin de faire valoir ses moyens de défense.

En outre, lors de l'appréciation des circonstances de fait, le juge devra se préoccuper plus particulièrement des conditions de travail du capitaine.

Ces deux amendements, adoptés par l'Assemblée nationale, ont pour objet de limiter la possibilité de transfert des charges pécuniaires liée à la mise en cause de la responsabilité pénale d'un citoyen.

Votre commission des Lois vous propose un amendement qui tend à supprimer la précision selon laquelle le propriétaire ou l'exploitant est cité à l'audience afin de faire valoir ses moyens de défense. Dans cette hypothèse, il semble évident que le propriétaire ou l'amateur ne peuvent faire autre chose que présenter ces moyens de défense.

#### *Article 10.*

##### **Personnes habilitées à constater les infractions ou à réunir des informations sur ces infractions.**

Les dispositions du présent article déterminent les personnes habilitées à constater par procès-verbal les infractions commises, et celles dont la compétence est limitée à la réunion d'informations relatives à ces infractions en vue de la transmettre à l'autorité compétente pour dresser le procès-verbal.

La distinction ainsi établie figurait déjà à l'article 5 de la loi n° 73-477 du 16 mai 1973 modifiée par la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979.

Par rapport à la législation en vigueur, le projet de loi n'apporte pas de modifications essentielles mais complète les listes des autorités compétentes.

Ainsi, il est en premier lieu précisé que les officiers et agents de police judiciaire peuvent constater les infractions à la législation réprimant la pollution marine. Cette précision peut sembler inutile dans la mesure où la compétence des officiers et agents de police judiciaire relative à la constatation des infractions est de portée générale et figurait en outre de manière implicite dans la loi du 26 décembre 1964 modifiée.

En second lieu, cet article détermine la liste des personnes habilitées à constater les infractions. D'une part, la compétence de certains personnels visés par la législation actuelle est confirmée ; il s'agit des administrateurs des affaires maritimes, des inspecteurs de la navigation et du travail maritime, des inspecteurs mécaniciens, des ingénieurs des mines et des ingénieurs de travaux publics de



l'Etat affectés au service des circonscriptions minéralogiques intéressées, des officiers de port et des officiers de ports adjoints, des agents des domaines et, à l'étranger, des consuls de France à l'exclusion des agents consulaires, des commandants de bâtiments de la Marine nationale et des aéronefs militaires.

D'autre part, cette compétence est étendue à de nouveaux corps tels que les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime, les contrôleurs des affaires maritimes, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes.

En revanche, l'Assemblée nationale, sur proposition du Gouvernement, a substitué au neuvième alinéa du projet de loi prévoyant la compétence des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées et ingénieurs des travaux publics de l'Etat chargés du service maritime, une rédaction fixant la compétence des fonctionnaires et agents assermentés et commissionnés de services maritimes et des ports autonomes.

En troisième lieu, l'Assemblée nationale a adopté sans modification le dernier alinéa de l'article 10 déterminant les personnes habilitées à réunir des informations relatives à l'infraction afin de les transmettre aux autorités ayant compétence pour dresser un procès-verbal.

Figurent sur cette liste les commandants des navires océanographiques de l'Etat, les commandants de bord des aéronefs de la protection civile et de ceux des aéronefs affectés à la surveillance des eaux maritimes, les agents du service des phares et des balises, ceux de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes et les agents de la police de la pêche fluviale.

Seuls disparaissent de cette énumération les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes.

Enfin, il est prévu que les infractions à la règle 20 de l'annexe I de la Convention Marpol peuvent être constatées par les personnes ci-dessus énumérées. Cette règle impose aux navires de plus de 400 T.J.B. la tenue d'un registre des hydrocarbures sur lequel figurent toutes les opérations de chargement, déchargement, manipulation, rejets autorisés ou accidentels d'hydrocarbures, ainsi que toutes les opérations de nettoyage des soutes, citernes et ballasts.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

### *Article 11.*

#### **Détermination du tribunal compétent.**

Cet article reprend les dispositions figurant dans la loi du 26 décembre 1964 modifiée et a pour objet de fixer le tribunal compétent pour sanctionner l'infraction.

Les procès-verbaux sont transmis au procureur de la République ainsi qu'aux agents compétents en matière d'affaires maritimes. Il s'agit soit de l'administrateur des affaires maritimes pour les navires ou plate-formes, soit de l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées chargé du service maritime pour les engins portuaires, chalands et bateaux citernes fluviaux.

La compétence territoriale des tribunaux varie selon que le navire ayant commis l'infraction est français ou étranger.

Dans le premier cas, sont compétents, soit le tribunal du lieu de l'infraction, soit celui dans le ressort duquel le bâtiment est attaché en douane ou immatriculé.

Dans le second cas, est compétent le tribunal dans le ressort duquel le navire peut être trouvé.

A défaut d'un autre tribunal et afin de permettre les poursuites contre des navires étrangers n'ayant pu être trouvés en France, le tribunal de grande instance de Paris est compétent.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

### *Article 12.*

#### **Immobilisation du navire.**

L'article 12 reprend les dispositions figurant à l'article 4 de la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 qui ajoutait un article 6 *bis* à la loi du 26 décembre 1964 et autorisant le procureur de la République ou le juge d'instruction saisi à immobiliser les navires ayant commis l'infraction.

La levée de l'immobilisation peut être ordonnée moyennant le versement d'une caution dont le montant et les modalités de versement sont déterminés par l'autorité judiciaire compétente.

Les articles 142, 142-2 et 142-3 du Code de procédure pénale sont applicables et fixent les conditions d'affectation, d'emploi et de restitution du cautionnement.

L'immobilisation du navire constitue un moyen d'intervention efficace et votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

### *Article 13.*

#### **Réparation des dommages causés au domaine public.**

La poursuite des délits définis aux articles premier à 8 du présent projet de loi appartient à l'autorité judiciaire. Il se peut cependant que les infractions ainsi déterminées aient causé un dommage au domaine public. Dans ce cas, l'administration est autorisée à demander réparation de ce dommage devant la juridiction administrative selon la procédure des contraventions de grande voirie.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

### *Article 14.*

#### **Application de la loi aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.**

Les statuts des territoires d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte précisait que la loi nouvelle n'est applicable dans ces collectivités territoriales que sur mention expresse. Tel est l'objet du présent article.

Le projet de loi ne concernait que l'île de Mayotte. En effet, le Gouvernement avait exclu du champ d'application de la loi les territoires d'outre-mer et justifiait cette position en faisant référence à une décision du Conseil constitutionnel n° 81-131 du 16 décembre 1981 relative à la consultation préalable des assemblées territoriales.

L'Assemblée nationale, suivant le Rapporteur de la commission des Lois, M. Marc Lauriol, a étendu l'applicabilité de la loi aux territoires d'outre-mer. En effet, les statuts des territoires donnent au pouvoir central une compétence exclusive en matière de droit pénal. En outre, la consultation préalable des assemblées n'est requise que pour les textes d'organisation intérieure du territoire.

En tout état de cause, et depuis l'examen en première lecture par l'Assemblée nationale à la session d'automne 1982, il a pu être procédé à la consultation des assemblées territoriales concernées.

La Nouvelle-Calédonie a émis un avis favorable le 30 septembre 1982. La Polynésie française a approuvé les dispositions du projet par lettre en date du 26 octobre 1982 et émis le vœu que les lagons entrent dans le champ d'application et que le droit de réquisition soit délégué aux maires et adjoints, ce qui permettrait de tenir compte de la dispersion géographique du territoire.

Quant au territoire de Wallis-et-Futuna, l'avis favorable figure au procès-verbal de la réunion de la commission permanente du 17 septembre 1982.

Les assemblées ayant donc été régulièrement consultées, l'application de la loi peut s'étendre aux territoires d'outre-mer.

La commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

### *Article 15.*

#### **Abrogation des lois antérieures.**

A compter de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures, sera abrogée la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964, ainsi que les lois n° 73-477 du 16 mai 1973 et n° 79-5 du 2 janvier 1979 qui modifiaient la loi de 1964.

Cette disposition n'appelle pas de remarques particulières. Néanmoins, votre commission des Lois vous propose d'introduire un alinéa second précisant que la référence à la présente loi est substituée à celle de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 dans tous les textes contenant une telle disposition.

### *Article 16.*

#### **Date d'entrée en vigueur.**

Le présent projet de loi contient les dispositions pénales prises en application de la Convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 dite Convention « Marpol ».

L'autorisation de l'approbation de cette Convention, telle que modifiée par le Protocole de Londres du 17 février 1978, a été donnée par la loi n° 81-742 du 5 août 1981 et le dépôt de l'instrument de l'approbation a été effectué le 25 septembre de la même année auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (O.M.C.I.).

Toutefois, la Convention n'entrera en vigueur que le 2 octobre 1983, date à laquelle un délai d'une année se sera écoulé depuis que quinze pays représentant au moins 50 % du tonnage de la flotte mondiale commerciale ont adhéré à la Convention Marpol, conformément aux dispositions de l'article 13 de ladite Convention.

A cette même date, le présent texte de loi entrera en vigueur.

La commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

### III. — TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 64-1331 modifiée du 26 décembre 1964 réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.</p>	<p>Sera puni d'une amende de 100.000 F à 1.000.000 F et d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978, rentrant dans les catégories ci-après :</p>	<p>Sera puni...</p> <p>... par le protocole du 17 février 1978 et par ses modificatifs ultérieurs régulièrement approuvés ou ratifiés, entrant dans les catégories ci-après :</p>	<p>Sera puni...</p> <p>... catégories ci-après :</p>
<p>Article premier. (Loi n° 79-5 du 2 janvier 1979.)</p>	<p>Article premier.</p>	<p>Article premier.</p>	<p>Article premier.</p>
<p>Sera puni d'une amende de 500.000 F à 5.000.000 F et d'un emprisonnement de un à cinq ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un bâtiment français soumis aux dispositions de la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signée à Londres le 12 mai 1954, et de ses modificatifs, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions de l'article 3 de ladite convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures.</p>	<p>— navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ; — navires autres que navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux,</p>	<p>— sans modification ; — sans modification ;</p>	<p>— sans modification ; — sans modification ;</p>
<p>Art. 2. (Loi n° 79-5 du 2 janvier 1979.)</p>	<p>qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention, relatives aux interdictions de rejets d'hydrocarbures dans leur rédaction en vigueur à la date de l'infraction.</p>	<p>qui se sera...</p> <p>... de rejets d'hydrocarbures,</p>	<p>qui se sera...</p> <p>... rejets d'hydrocarbures tels que définis au 3) de l'article 2 de ladite convention.</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
Loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964.	Les pénalités prévues au présent article sont applicables au responsable à bord de la conduite ou de l'exploitation des plates-formes immatriculées en France pour les rejets en mer définis au 3) de l'article 2 de la convention susmentionnée et effectués en infraction aux règles 9 et 10 de l'annexe I de cette convention.	Les pénalités...  ... au responsable à bord de l'exploitation...          ... convention.	Les pénalités...       ... rejets en mer effectués en infraction aux règles 9 et 10 de l'annexe I de cette convention.
Les dispositions du présent article ne sont applicables qu'aux bâtiments ci-après, à l'exception des bâtiments de la Marine nationale :	a) navires-citernes ; b) autres navires, lorsque la puissance installée de la machine propulsive est supérieure à une puissance installée fixée par décret ;	c) engins portuaires, chalands et bateaux-citernes fluviaux qu'ils soient automoteurs, remorqués ou poussés.	(Voir ci-dessus face à l'article premier du projet de loi.)
Art. 2.	Art. 2.	Art. 2.	Art. 2.
(Voir ci-dessus face à l'article premier du projet de loi.)	Sera puni d'une amende de 30.000 F à 300.000 F et d'un emprisonnement de quinze jours à un an ou de l'une de ces deux peines, et, en cas de récidive, du double de cette amende et d'un emprisonnement de un à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de la convention susmentionnée et appartenant aux catégories suivantes :	Sera puni...	Sans modification.
	— navires-citernes d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux ;	... inférieure à 150 tonneaux ;	
	— navires autres que navires-citernes d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux et dont la machine propulsive a une puissance installée supérieure à 150 kilowatts,	— sans modification.	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
Loi n° 64-1331 modifiée du 26 décembre 1964.	qui aura commis les infrac- tions prévues à l'article pre- mier ci-dessus.	Art. 3.	Art. 3.
Art. 3.	Art. 3.	Les pénalités...	Sans modification.
(Voir ci-dessus face à l'arti- cle premier du projet de loi.)	Les pénalités prévues à l'ar- ticle 2 sont applicables pour les rejets en mer en infraction aux règles 9 et 10 de l'an- nexe I de la convention sus- mentionnée, au responsable à bord de la conduite de tous engins portuaires, chalands ou bateaux citernes fluviaux qu'ils soient auto-moteurs, remorqués ou poussés, à l'exception de ceux du même type appartenant à la Marine nationale.	... au responsable de la conduite...	
	Art. 4.	Art. 4.	Art. 4.
	Sera puni d'une amende de 1.000 F à 10.000 F et, en cas de récidive, du double de cette peine et d'un emprison- nement de huit jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capi- taine ou responsable à bord d'un navire français soumis aux dispositions de la Con- vention susmentionnée n'ap- partenant pas aux catégories de navires définis aux articles premier et 2 qui aura commis les infractions prévues à l'ar- ticle premier.	Sans modification.	Sans modification.
Art. 3.	Art. 5	Art. 5	Art. 5
(Loi n° 73-477 du 16 mai 1973.)	Seront punis selon le cas des peines prévues aux articles premier, 2 et 4 ci-dessus, les capitaines ou responsables à bord de navires français sou- mis à la Convention susmen-	Sans modification.	Sans modification.
Les peines visées aux ar- ticles premier et 2 seront pro- noncées suivant la distinction faite auxdits articles lorsque les actes interdits à l'article 3 de la convention mentionnée			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
Loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964.	tionnée ayant commis les infractions définies à l'article premier ci-dessus dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime.	...à bord..., le propriétaire ou l'exploitant qui aura donné l'ordre de commettre l'infraction sera puni des peines prévues auxdits articles.	Sans modification.
Art. 3 bis.	Art. 6.	Art. 6.	Art. 6.
(Loi n° 73-477 du 16 mai 1973.)	Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents à l'égard du capitaine ou du responsable à bord et de l'application, le cas échéant, des articles 59 et 60 du Code pénal, si l'infraction a été commise sur ordre du propriétaire ou de l'exploitant, celui-ci sera puni des peines prévues auxdits articles, le maximum de ces peines étant porté au double.	Sans préjudice...	Sans modification.
Sans préjudice des peines prévues aux articles premier, 2 et 3 à l'égard du capitaine, si l'infraction a été commise sur ordre du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni des peines prévues auxdits articles, le maximum de ces peines étant toutefois porté au double.	Tout propriétaire ou exploitant d'un bâtiment, qui n'aura pas donné au capitaine l'ordre écrit de se conformer aux dispositions de l'article 3 de la convention de Londres et aux obligations prévues aux articles 2 et 3 ci-dessus, pourra être retenu comme complice de l'infraction prévue aux articles premier, 2 et 3 ci-dessus.	Lorsque le propriétaire ou l'exploitant est une personne morale, la responsabilité prévue à l'alinéa précédent incombe à celui ou à ceux des représentants légaux ou dirigeants de fait qui en assurent la direction ou l'administration ou à toute personne habilitée par eux.	Sans modification.
Code pénal.	Art. 59. — Les complices d'un crime ou d'un délit seront punis de la même peine que les auteurs mêmes de ce crime ou de ce délit, sauf les cas où la loi en aurait disposé autrement.	Art. 60. — Seront punis comme complices d'une action	Sans modification.



Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
Code pénal.			
qualifiée crime ou délit, ceux qui par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, auront provoqué à cette action ou donné les instructions pour la commettre ;			
Ceux qui auront procuré des armes, des instruments, ou tout autre moyen qui aura servi à l'action, sachant qu'ils devaient y servir ;			
Ceux qui auront, avec connaissance, aidé ou assisté l'auteur ou les auteurs de l'action, dans les faits qui l'auront préparée ou facilitée, ou dans ceux qui l'auront consommée, sans préjudice des peines qui seront spécialement portées par le présent Code contre les auteurs de complots ou de provocations attentatoires à la sûreté de l'Etat, même dans le cas où le crime qui était l'objet des conspirateurs ou des provocateurs n'aurait pas été commis.			
.....			
Loi n° 64-1331 modifiée du 26 décembre 1964 réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.			
Art. 4.	Art. 7.	Art. 7.	Art. 7.
Dans les eaux territoriales françaises et dans les eaux intérieures françaises fréquentées normalement par les bâtiments de mer, les dispositions de la présente loi s'appliquent aux bâtiments étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un gouvernement non contrac-	Dans les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, les dispositions de la présente loi s'appliquent dans les conditions prévues aux articles premier, 2, 4 et 5 aux navires et plates-formes étrangers sou-	Dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République, dans les eaux territoriales...  ... plates-formes étrangers, même	Dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République, les eaux territoriales...

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
Loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964.	mis aux dispositions de la convention susmentionnée.	immatriculés dans un territoire relevant d'un gouvernement non <i>contractant</i> à la convention susmentionnée.	... d'un gouvernement non <i>partie</i> à la convention susmentionnée.
tant, et y compris les catégories de bâtiments énumérées à l'article 2 ci-dessus.	Seules les peines d'amendes prévues aux articles premier, 2 et 4, pourront être prononcées lorsque l'infraction a eu lieu dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République.	Toutefois, seules les peines d'amendes...	Alinéa sans modification.
Art. 4 bis.	Art. 8.	Art. 8.	Art. 8.
(Loi n° 79-5 du 2 janvier 1979.)	Les pénalités prévues aux articles premier, 2 et 4 ci-dessus sont applicables selon les distinctions faites à ces articles au capitaine ou au responsable à bord qui, par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements, a provoqué ou n'a pas pris, les mesures nécessaires pour éviter un accident de mer tel que l'a défini la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, ayant entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.	Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infraction aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.	Sans modification.
Les peines prévues aux articles premier et 2 ci-dessus sont applicables au capitaine qui, par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements, a provoqué, n'a pas maîtrisé, ou n'a pas évité un accident de mer au sens des stipulations de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 ayant entraîné un rejet qui a pollué les eaux territoriales ou intérieures françaises.		Lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou d'une plate-forme défini à l'article premier, elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues audit article. Lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou engin défini aux articles 2, 3 et 4, elle sera punie de peines	

Texte en vigueur

Loi n° 64-1331  
du 26 décembre 1964.

Les mêmes peines sont applicables au propriétaire, à l'exploitant, ou toute autre personne que le capitaine d'un navire mentionné aux articles premier et 2 qui aura causé un rejet dans les conditions prévues à l'alinéa premier ci-dessus.

N'est pas punissable en vertu du présent article le rejet consécutif à des mesures justifiées par la nécessité d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement.

Texte du projet de loi

Les mêmes peines sont applicables au propriétaire, à l'exploitant ou à toute personne autre que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme qui aura été à l'origine d'un rejet dans les conditions prévues à l'alinéa premier ci-dessus.

N'est pas punissable en vertu du présent article le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement.

Texte adopté  
par l'Assemblée nationale

égales à la moitié de celles prévues auxdits articles.

Les peines prévues à l'alinéa ci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa.

Alinéa sans modification.

Art. 8 bis (nouveau).

Les dispositions des articles premier à 6 inclus et 8 ne sont pas applicables aux navires, plates-formes et engins maritimes ou fluviaux de toute nature appartenant à la marine nationale, aux services de police ou de gendarmerie, à l'administration des douanes, à l'administration des affaires maritimes, ou d'une manière générale, à tous navires d'Etat utilisés à des opérations de police ou de service public en mer.

Propositions  
de la Commission

Art. 8 bis.

Sans modification.

Texte en vigueur	Texte du g. de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
Loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964.	Art. 9.  Le tribunal pourra compte tenu des circonstances de fait décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord, en vertu des articles précédents, ainsi que des frais de justice qui peuvent s'ajouter à ces amendes, seront, en totalité ou en partie, à la charge de l'exploitant ou du propriétaire.	Art. 9.  Le tribunal... ... des circonstances de fait, et, notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le...  ... propriétaire.  Le tribunal ne pourra user de la faculté prévue à l'alinéa précédent que si le propriétaire ou l'exploitant a été cité à l'audience afin de faire valoir ses moyens de défense.	Art. 9.  Alinéa sans modification.
Art. 5.  (Lois n° 73-477 du 16 mai 1973 et n° 79-5 du 2 janvier 1979.)  Sont habilités à constater les infractions aux dispositions des articles 3 et 9 de la convention mentionnée à l'article premier, aux dispositions réglementaires qui étendent l'application dudit article 9, et à celles de la présente loi :	Art. 10.  Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, qui exercent leurs pouvoirs conformément aux dispositions du code de procédure pénale, sont habilités à constater les infractions aux dispositions des règles 9, 10 et 20 de l'annexe I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires susmentionnée, les infractions aux dispositions de la présente loi ainsi que les infractions aux dispositions réglementaires qui seront prises pour son application :	Art. 10.  Indépendamment...	Le tribunal...  ... audience.  Art. 10.  Sans modification.
— les administrateurs des affaires maritimes ;	— les administrateurs des affaires maritimes ;  — les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964.</p>			
<p>— les inspecteurs de la navigation et du travail maritime ; — les inspecteurs mécaniciens ;</p>	<p>— les inspecteurs de la navigation et du travail maritime ; — les inspecteurs mécaniciens ; — les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ; — les contrôleurs des affaires maritimes (branche technique) ; — les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;</p>	<p>... affaires maritimes ;</p>	
<p>— les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat chargés de services maritimes ;</p>	<p>— les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat chargés du service maritime ;</p>	<p>— les fonctionnaires et agents assermentés et commissionnés des services maritimes et des ports autonomes ;</p>	
<p>— les ingénieurs des Mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des Mines des circonscriptions minéralogiques intéressées ;</p>	<p>— les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines des circonscriptions minéralogiques intéressées ;</p>	<p>— les ingénieurs...</p>	
<p>— les officiers de port et officiers de port adjoints ;</p>	<p>— les officiers de port et les officiers de port adjoints ;</p>		
<p>— les agents des douanes ;</p>	<p>— les agents des douanes ;</p>		
<p>— et, à l'étranger, les consuls de France, à l'exclusion des agents consulaires.</p>	<p>— et, à l'étranger, les consuls de France, à l'exclusion des agents consulaires.</p>	<p>... agents consulaires.</p>	
<p>En outre, les infractions aux dispositions de l'article 3 de la convention peuvent être constatées par les commandants des bâtiments de la Marine nationale et par les commandants des aéronefs militaires.</p>	<p>En outre, les infractions aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I de la Convention ci-dessus mentionnée, peuvent être constatées par les commandants des bâtiments de la Marine nationale et par les commandants des aéronefs militaires.</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>	
<p>Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de la mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte, soit à un administrateur des affaires</p>	<p>Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de la mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte soit à un officier de police judiciaire</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>maritimes, soit à un officier de police judiciaire :</p>	<p>exerçant ses pouvoirs conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, soit à un administrateur des affaires maritimes :</p>		
<p>— les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;</p>	<p>— les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;</p>		
<p>— les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;</p>	<p>— les commandants de bord des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;</p>		
<p>— les chefs de bord des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;</p>	<p>— les agents du service des phares et balises ;</p>		
<p>— les agents des services des phares et balises ;</p>	<p>— les agents de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes ;</p>		
<p>— les agents de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes ;</p>	<p>— et les agents de la police de la pêche fluviale.</p>		
<p>— et les agents de la police de la pêche fluviale.</p>			
Art. 6.	Art. 11.	Art. 11.	Art. 11.
<p>(Loi n° 73-477 du 16 mai 1973.)</p>			
<p>Les procès-verbaux dressés conformément à l'article 5 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation. Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes lorsqu'il s'agit de navires et à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ou au directeur départemental de l'équipement chargé du service maritime lorsqu'il s'agit d'engins portuaires ou de bâtiments fluviaux.</p>	<p>Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article 10 de la présente loi font foi jusqu'à preuve contraire. Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes lorsqu'il s'agit de navires ou de plates-formes et à l'ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du service maritime, s'il s'agit d'engins portuaires, de chalands ou de bateaux citernes fluviaux.</p>	Sans modification.	Sans modification.
<p>Les infractions aux dispositions de la Convention mentionnée à l'article premier et à celles de la présente loi</p>	<p>Les infractions aux dispositions de la Convention mentionnée à l'article premier et à celles de la présente loi</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>sont jugés, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment s'il est étranger.</p>	<p>sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel le bâtiment est attaché en douanes ou immatriculé s'il est français, soit par celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment s'il est étranger.</p>		
Art. 6 bis.	Art. 12.	Art. 12.	Art. 12
<p>(Loi n° 79-5 du 2 janvier 1979.)</p>	<p>Le navire qui a servi à commettre l'une des infractions définies aux articles premier à 8 de la présente loi peut être immobilisé sur décision du procureur de la République ou du juge d'instruction saisi.</p>	Sans modification.	Sans modification.
<p>A tout moment, l'autorité judiciaire compétente peut ordonner la levée de l'immobilisation s'il est fourni un cautionnement dont elle fixe le montant et les modalités de versement.</p>	<p>A tout moment, l'autorité judiciaire compétente peut ordonner la levée de l'immobilisation s'il est fourni un cautionnement dont elle fixe le montant et les modalités de versement.</p>		
<p>Les conditions d'affectation, d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions des articles 142, 142-2 et 142-3 du Code de procédure pénale.</p>	<p>Les conditions d'affectation, d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions des articles 142, 142-2 et 142-3 du Code de procédure pénale.</p>		
Code de procédure pénale.			
<p>Art. 142. — Lorsque l'inculpé est astreint à fournir un cautionnement, ce cautionnement garantit :</p>			
<p>1° le représentant de l'inculpé, du prévenu ou de l'accusé à tous les actes de la</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>procédure et pour l'exécution du jugement, ainsi que, le cas échéant, l'exécution des autres obligations qui lui ont été imposées ;</p>			
<p>2° le paiement dans l'ordre suivant :</p>			
<p>a) des frais avancés par la partie civile, de la réparation des dommages causés par l'infraction et des restitutions, ainsi que de la dette alimentaire, lorsque l'inculpé est poursuivi pour défaut de paiement de cette dette ;</p>			
<p>Code de procédure pénale.</p>			
<p>b) des frais avancés par la partie publique ;</p>			
<p>c) des amendes.</p>			
<p>La décision qui astreint l'inculpé à un cautionnement détermine les sommes affectées à chacune des deux parties de ce cautionnement.</p>			
<p><i>Art. 142-2.</i> — La première partie du cautionnement est restituée si l'inculpé, le prévenu ou l'accusé s'est présenté à tous les actes de la procédure, a satisfait aux obligations du contrôle judiciaire et s'est soumis à l'exécution du jugement.</p>			
<p>Elle est acquise à l'Etat dans le cas contraire, sauf motif légitime d'excuse.</p>			
<p>Elle est néanmoins toujours restituée en cas de non-lieu, d'absolution ou d'acquiescement.</p>			
<p><i>Art. 142-3.</i> — Le montant affecté à la deuxième partie du cautionnement qui n'a pas été versé à la victime de l'infraction ou au créancier d'une dette alimentaire est restitué en cas de non-lieu</p>			



Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>et, sauf s'il est fait application de l'article 372, en cas d'absolution ou d'acquittement.</p>			
<p>En cas de condamnation, il est employé conformément aux dispositions du 2° de l'article 142. Le surplus est restitué.</p>			
<p>Les conditions d'application du présent article sont fixées par un règlement d'administration publique.</p>			
<p>Loi n° 64-1331 modifiée du 26 décembre 1964 réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.</p>			
<p align="center">Art. 7.</p>	<p align="center">Art. 13.</p>	<p align="center">Art. 13.</p>	<p align="center">Art. 13.</p>
<p>(Loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964.)</p>			
<p>L'administration conserve la faculté de poursuivre, selon la procédure des contraventions de grande voirie, la réparation des dommages causés au domaine public, sans qu'aucune peine puisse être prononcée par la juridiction administrative lorsque les faits incriminés sont constitutifs d'un des délits prévus aux articles premier à 4 de la présente loi.</p>	<p>Si les faits constitutifs aux infractions énumérés aux articles premier et 8 de la présente loi ont causé des dommages au domaine public, l'administration ne pourra poursuivre devant la juridiction administrative selon la procédure des contraventions de grande voirie que la réparation de ce dommage.</p>	<p>Si les faits constitutifs aux... ..aux articles premier à 8 de la présente loi... .. dom- mage.</p>	<p>Sans modification.</p>
<p>Loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 modifiant la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964.</p>			
<p align="center">Art. 8.</p>	<p align="center">Art. 14.</p>	<p align="center">Art. 14.</p>	<p align="center">Art. 14.</p>
<p>La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte.</p>	<p>La présente loi est applicable à la collectivité territoriale de Mayotte.</p>	<p>La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et à la collectivité de Mayotte.</p>	<p>Sans modification.</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
(Voir ces textes face aux différents articles du projet de loi.)	<p data-bbox="443 268 506 292">Art. 15.</p> <p data-bbox="346 320 603 495">Sont abrogées à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, les lois n° 64-1331 du 26 décembre 1964, n° 73-477 du 16 mai 1973 et n° 79-5 du 2 janvier 1979.</p>	<p data-bbox="723 268 787 292">Art. 15.</p> <p data-bbox="677 320 835 343">Sans modification.</p>	<p data-bbox="1006 268 1070 292">Art. 15.</p> <p data-bbox="910 320 1169 495">Sont abrogées à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 <i>modifiée</i> par les lois n° 73-477 du 16 mai 1973 et n° 79-5 du 2 janvier 1979.</p> <p data-bbox="910 512 1169 658"><i>La référence à la présente loi est substituée à la référence à la loi n° 64-1331 modifiée du 26 décembre 1964 dans tous les textes contenant une telle disposition.</i></p>
	<p data-bbox="443 724 506 748">Art. 16.</p> <p data-bbox="346 776 603 1022">La présente loi entrera en vigueur le jour de l'entrée en vigueur pour la France de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978.</p>	<p data-bbox="723 724 787 748">Art. 16.</p> <p data-bbox="677 776 835 799">Sans modification.</p>	<p data-bbox="1006 724 1070 748">Art. 16.</p> <p data-bbox="955 776 1113 799">Sans modification.</p>

#### IV. — AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR LA COMMISSION

##### Article premier.

**Amendement :** Compléter ainsi le premier alinéa de cet article :

« tels que définis au 3) de l'article 2 de ladite convention. »

**Amendement :** Au second alinéa de cet article, après les mots :

« rejets en mer » ;

supprimer les mots :

« définis au 3) de l'article 2 de la convention susmentionnée et ».

##### Art. 7.

**Amendement :** Au premier alinéa de cet article, après les mots :

« territoire de la République » ;

supprimer le mot :

« dans ».

**Amendement :** Remplacer les mots :

« gouvernement non contractant » ;

par les mots :

« gouvernement non partie ».

##### Art. 9.

**Amendement :** Au second alinéa de cet article, après les mots :

« cité à l'audience »,

supprimer la fin de l'alinéa.

##### Art. 15.

**Amendement :** Rédiger comme suit cet article :

« Est abrogée à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée par les lois n° 73-477 du 16 mai 1973 et n° 79-5 du 2 janvier 1979.

« La référence à la présente loi est substituée à la référence à la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée, dans tous les textes contenant une telle disposition. »

## V. — ANNEXES

### 1. Extrait de l'article 2 de la Convention Marpol du 2 novembre 1973.

3. a) « Rejet », lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange.

b) « Rejet » ne couvre pas :

I. l'immersion au sens de la Convention sur la prévention de la pollution marine causée par l'immersion de déchets et autres matières faite à Londres le 13 novembre 1972 ; ni

II. les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans ; ni

III. les déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution.

### 2. Extrait de l'annexe I de la Convention Marpol du 2 novembre 1973, chapitre II « Des dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires ». Règles 9 et 10.

#### RÈGLE 9

##### Réglementation des rejets d'hydrocarbures.

1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures, sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

a) En ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe :

I. le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ;

II. le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ;

III. le pétrolier fait route ;

VI. le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin ;

V. la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15.000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers neufs, 1/30.000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent ; et

VI. le pétrolier utilise, sauf dans les cas prévus à la règle 15, paragraphe 5 et 6 de la présente annexe, un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 15 de la présente annexe ;

b) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, et en ce qui concerne les pétroliers, pour les cales de la tranche des machines, à l'exclusion des cales de la chambre des pompes à cargaison à moins que leurs effluents ne soient mélangés avec des résidus de cargaison d'hydrocarbures :

- I. le navire n'est pas dans une zone spéciale ;
- II. le navire est à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche ;
- III. le navire fait route ;
- IV. la teneur de l'effluent en hydrocarbures est inférieure à 100 parts par million ; et
- V. le navire utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, un système de séparation d'eau et d'hydrocarbures, un système de filtrage ou une autre installation prescrite à la règle 16 de la présente annexe.

2. En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, qui naviguent hors des zones spéciales, l'Autorité veille à ce qu'ils soient équipés, dans la mesure du possible et du raisonnable, d'installations permettant la conservation des résidus d'hydrocarbures à bord et leur rejet dans des installations de réception ou à la mer conformément aux dispositions du paragraphe 1, alinéa b), de la présente règle.

3. Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les Gouvernements des parties à la Convention, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêtent rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle ou de la règle 10 de la présente annexe. L'enquête porte notamment sur l'état du vent et de la mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres sources possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tous documents pertinents où sont enregistrés les rejets d'hydrocarbures.

4. Les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé. Les dispositions de l'alinéa b) de ce même paragraphe ne s'appliquent pas au rejet de mélanges d'hydrocarbures qui, non dilués, ont une teneur en hydrocarbures ne dépassant pas 15 parts par million.

5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

6. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

## REGLE 10

### Méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales.

1. Aux fins de la présente annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge et la « zone des golfes », qui sont définies comme suit :

a) Par zone de la mer Méditerranée, on entend la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la mer Noire par le parallèle 41° N et limitée à l'Ouest, dans le détroit de Gibraltar, par le méridien 5° 36' W.

b) Par zone de la mer Baltique, on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimité par le parallèle de Skagen, dans le Skagerrak (57° 44,8' N).

c) Par zone de la mer Noire, on entend la mer Noire proprement dite ainsi que la mer d'Azov, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41° N.

d) Par zone de la mer Rouge, on entend la mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Akaba, limitée au Sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12° 8,5' N, 43° 19,6' E) et Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E).

e) Par « zone des golfes », on entend la zone maritime située au Nord-Ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22° 30' N, 55° 48' E) et Ras Al Fastch (25° 04' N, 61° 25' E).

2. a) Sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente annexe, il est interdit à tout pétrolier, ainsi qu'à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale.

b) Pendant qu'ils se trouvent dans une zone spéciale, ces navires conservent à bord la totalité des résidus d'hydrocarbures et des boues ainsi que toutes les eaux de ballast polluées et les eaux de nettoyage des citernes et ne les rejettent que dans des installations de réception.

3. a) Sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente annexe, il est interdit à tout navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux autre qu'un pétrolier de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale, sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne dépasse pas, sans dilution, 15 parts par million ou encore si toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

I. — le navire fait route ;

II. — la teneur en hydrocarbures de l'effluent est inférieure à 100 parts par million ; et

III. — le rejet est effectué aussi loin que possible de la terre et, en aucun cas, à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche.

b) Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

c) Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées à l'alinéa a) du présent paragraphe sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

4. Les dispositions de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

5. Aucune disposition de la présente règle n'interdit à un navire dont une partie seulement du trajet se trouve dans une zone spéciale d'effectuer des rejets en dehors de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente annexe.

6. Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les Gouvernements des parties à la Convention, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêtent rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle ou de la règle 9 de la présente annexe. L'enquête porte notamment sur l'état du vent et de la mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres sources possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tous documents pertinents où sont enregistrés les rejets d'hydrocarbures.

7. Installations de réception dans les zones spéciales :

a) Zones de la mer Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Baltique :

- I. — les Gouvernements des parties à la Convention riverains d'une quelconque zone spéciale s'engagent à faire mettre en place le 1<sup>er</sup> janvier 1977 au plus tard, dans tous les terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans tous les ports de réparation de la zone spéciale, des installations capables de recevoir et de traiter tout le ballast pollué et toutes les eaux de nettoyage des citernes des pétroliers. En outre, tous les ports de la zone spéciale sont munis d'installations suffisantes pour recevoir les autres résidus et mélanges d'hydrocarbures de tous les navires. La capacité de ces installations est suffisante pour satisfaire les besoins des navires qui les utilisent sans leur imposer de retards anormaux ;
- II. — les Gouvernements des parties dont la juridiction s'étend à des entrées de voies de navigation maritime à faible profondeur pouvant nécessiter qu'un navire réduise son tirant d'eau en rejetant du ballast s'engagent à faire mettre en place les installations visées à l'alinéa I du présent paragraphe, étant entendu que les navires qui doivent décharger des résidus ou du ballast pollué peuvent subir un certain retard ;
- III. — pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur de la présente Convention (si cette date est antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1977) et le 1<sup>er</sup> janvier 1977, les navires se trouvant dans la zone spéciale se conforment aux dispositions de la règle 9 de la présente annexe. Toutefois, les Gouvernements des parties riverains d'une quelconque des zones spéciales visées au présent alinéa peuvent fixer une date antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1977 mais postérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, à partir de laquelle les dispositions de la présente règle relatives aux zones spéciales en question prennent effet :
  1. si toutes les installations de réception voulues sont établies à la date ainsi fixée ; et
  2. sous réserve que les parties intéressées notifient la date ainsi fixée à l'organisation six mois au moins à l'avance, pour communication aux autres parties ;
- IV. — à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1977 ou de la date antérieure fixée conformément à la disposition du point III du présent alinéa, les parties notifient à l'organisation, pour transmission aux parties intéressées, tous les cas où elles estiment les installations insuffisantes.

b) Zone de la mer Rouge et « zone des golfes » :

- I. — les Gouvernements des parties riverains des zones spéciales s'engagent à faire mettre en place, aussitôt que possible, dans tous les terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans tous les ports de réparation de la zone spéciale, des installations capables de recevoir et de traiter tout le ballast pollué et toutes les eaux de nettoyage des citernes des pétroliers. En outre, tous les ports de la zone spéciale sont munis d'installations suffisantes pour recevoir les autres résidus et les mélanges d'hydrocarbures de tous les navires. La capacité de ces installations est suffisante pour satisfaire les besoins des navires qui les utilisent sans leur imposer de retards anormaux ;
- II. — les Gouvernements des parties dont la juridiction s'étend à des voies de navigation maritime à faible profondeur pouvant nécessiter qu'un navire réduise son tirant d'eau en rejetant du ballast s'engagent à faire mettre en place les installations visées à l'alinéa I du présent paragraphe, étant entendu que les navires qui doivent décharger des résidus ou du ballast pollué peuvent subir un certain retard ;
- III. — tous les Gouvernements des parties intéressées doivent notifier à l'organisation les mesures qu'ils ont prises en application des dispositions des alinéas I et II du paragraphe b) de la présente règle. Quand elle a reçu des notifications suffisantes, l'organisation fixe la date à laquelle entrent en vigueur les dispositions de la présente règle pour la zone en question. L'organisation notifie à toutes les parties, douze mois au moins à l'avance, la date ainsi fixée ;

- IV. — pendant la période comprise entre la date d'entrée en vigueur de la présente Convention et la date prévue à l'alinéa précédent, les navires se trouvant dans la zone spéciale se conforment aux dispositions de la règle 9 de la présente annexe ;
- V. — à compter de cette date, les pétroliers chargeant dans des ports des zones spéciales visées au présent alinéa où les installations requises ne sont pas encore disponibles doivent satisfaire aux dispositions de la présente règle. Toutefois, les pétroliers qui pénètrent dans ces zones spéciales pour y charger s'efforcent dans toute la mesure du possible de n'avoir que du ballast propre à bord ;
- VI. — à compter de la date d'entrée en vigueur des dispositions applicables à la zone spéciale considérée, les parties notifient à l'organisation, pour transmission aux parties intéressées, tous les cas où elles estiment les installations insuffisantes ;
- VII. — au moins les installations de réception prévues à la règle 12 de la présente annexe doivent être mises en place au 1<sup>er</sup> janvier 1977 ou dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention si cette date est postérieure.