

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

COMPTE RENDU INTEGRAL — 15^e SEANCE

Séance du Mercredi 27 Avril 1983.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MAURICE SCHUMANN

1. — Procès-verbal (p. 498).
 2. — Décès d'un ancien sénateur (p. 498).
 3. — Déclaration de l'urgence d'une proposition de loi (p. 498).
 4. — Pollution marine par les hydrocarbures. — Intervention des autorités maritimes en cas de danger de pollution marine. — Adoption de deux projets de loi (p. 498).
Discussion générale commune : MM. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports (mer) ; Jean-Marie Girault, rapporteur de la commission des lois ; Yves Le Cozannet, Alphonse Arzel, René Regnault.
Clôture de la discussion générale commune.
- Pollution marine par les hydrocarbures** (p. 503).
Discussion des articles.
- Art. 1^{er} (p. 503).
Amendement n° 1 de la commission. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.
Amendement n° 2 de la commission. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.
Adoption de l'article modifié.
- Art. 2 à 6. — Adoption (p. 503).
Art. 7 (p. 504).
Amendement n° 3 de la commission. — M. le rapporteur. — Adoption.
Amendement n° 4 de la commission. — M. le rapporteur. — Adoption.
Adoption de l'article modifié.

★ (1 f.)

Art. 8 et 8 bis. — Adoption (p. 504).

Art. 9 (p. 504).

Amendement n° 5 de la commission. — M. le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 10 à 12. — Adoption (p. 505).

Art. 13 (p. 505).

Amendement n° 8 du Gouvernement. — MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur, Alphonse Arzel. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 14 (p. 505).

Amendement n° 7 de M. Lionel Cherrier. — M. Philippe de Bourgoing. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 15 (p. 506).

Amendement n° 6 de la commission. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption de l'amendement constituant l'article.

Art. 16. — Adoption (p. 506).

Vote sur l'ensemble (p. 506).

M. René Regnault.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

Intervention des autorités maritimes en cas de danger de pollution marine (p. 506).

Discussion des articles.

Art. 1^{er} et 2. — Adoption (p. 506).

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

5. — Renvois pour avis (p. 506).
6. — Transmission d'un projet de loi (p. 506).
7. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 506).
8. — Dépôt de rapports (p. 507).
9. — Dépôt d'avis (p. 507).
10. — Ordre du jour (p. 507).

**PRESIDENCE DE M. MAURICE SCHUMANN,
vice-président.**

La séance est ouverte à dix-sept heures trente-cinq.
M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance d'hier a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

DECES D'UN ANCIEN SENATEUR

M. le président. J'ai le regret de vous faire part du décès, survenu le 25 avril 1983, de notre ancien collègue, M. Auguste Billiemaz, qui fut sénateur de l'Ain de 1955 à 1980.

— 3 —

DECLARATION DE L'URGENCE D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 27 avril 1983.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application de l'article 45 de la Constitution le Gouvernement déclare l'urgence de la proposition de loi tendant à compléter la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, déposée sur le bureau du Sénat.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Signé : PIERRE MAUROY. »

Acte est donné de cette communication.

— 4 —

POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES. — INTERVENTION DES AUTORITES MARITIMES EN CAS DE DANGER DE POLLUTION MARINE

Adoption de deux projets de loi.

M. le président. L'ordre du jour appellerait la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures, puis celle du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 16 de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

Mais la commission des lois m'a fait connaître qu'elle souhaitait que fût instaurée une discussion générale commune.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports (Mer). Le Gouvernement l'accepte.

M. le président. Je vais consulter le Sénat sur cette demande de la commission des lois tendant à l'instauration d'une discussion générale commune pour ces deux projets de loi.

Le Gouvernement a donné son accord.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures [N°s 25 et 198 (1982-1983).] et du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 16 de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle. [N°s 26 et 199 (1982-1983).]

Dans la discussion générale commune, la parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les deux projets de loi que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation s'inscrivent dans une politique globale et cohérente de lutte contre la pollution des mers.

Le premier projet de loi traite de la pollution de la mer par les hydrocarbures.

Il s'agit, en l'espèce, du deuxième volet du dispositif législatif dont vous avez eu à connaître, le 5 avril dernier, et qui vise à assurer l'application des nouvelles règles internationales sur la pollution des mers qui entreront en vigueur en octobre prochain.

A cette date, en effet, la convention de Londres du 2 novembre 1973, modifiée par le protocole du 28 février 1978, plus connue sous le nom de convention Marpol, remplacera la convention de 1954 à laquelle se réfère notre législation pénale actuelle.

J'ai déjà eu l'occasion de souligner à cette tribune l'importance de cette convention pour l'amélioration de la sécurité en mer et le renforcement de la lutte contre les pollutions. Il est donc essentiel de veiller à l'application effective de l'ensemble de ses dispositions.

Vous vous êtes attachés récemment au respect des normes nouvelles imposées par la convention Marpol, pour la conception et l'équipement des navires, particulièrement de ceux qui transportent des hydrocarbures ou des produits dangereux.

Le projet de loi qui vous est soumis aujourd'hui vise à sanctionner les infractions aux règles relatives aux rejets d'hydrocarbures à partir des navires, qui représentent — faut-il le rappeler ? — une source importante de la pollution des mers.

La convention Marpol témoigne d'une prise de conscience de la communauté internationale. Elle aggrave, en effet, les normes de rejet existantes tant pour les pétroliers que pour les autres navires qui se voient interdire tout rejet à moins de douze milles des côtes.

Cette interdiction de rejet s'appliquera aussi à certaines « zones spécialisées » particulièrement menacées, telle la Méditerranée, qui devront être préalablement pourvues d'installations pouvant accueillir les résidus d'hydrocarbures.

Ces règles de rejet concerneront désormais tous les types d'hydrocarbures lourds et légers, alors que la convention de 1954 était sur ce point plus limitative. Elles s'appliqueront à tous les types de bâtiment exploités en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.

En vous présentant ce projet de loi, le Gouvernement a voulu faire œuvre de clarification, mais aussi d'efficacité.

L'application de la nouvelle convention internationale dans le droit pénal interne aurait pu être réalisée par un simple aménagement des textes existants.

Dans un souci de clarté, et par respect du législateur, nous avons opté pour une refonte complète des textes. En effet, le texte de référence, en l'occurrence la loi du 26 décembre 1964, avait déjà été modifié à deux reprises par les lois du 13 mai 1973 et du 2 janvier 1979 et une modification supplémentaire aurait encore obscurci la compréhension de l'ensemble de notre législation.

Le projet de loi vise, comme le souligne dans son excellent rapport M. Jean-Marie Girault, à une harmonisation entre le droit international et notre droit interne.

Ce souci de cohérence explique également l'extension du champ d'application de notre législation pénale à l'égard des navires étrangers.

Compte tenu de l'évolution du droit de la mer, il est désormais possible, comme le prévoit le projet de loi, de poursuivre les navires étrangers, pour les infractions commises au-delà de nos eaux territoriales, mais à l'intérieur de notre zone économique.

Le projet de loi vise aussi à assurer l'application effective de ces nouvelles dispositions par un régime de sanctions mieux adapté, et par là plus efficace. Il est apparu, à cet égard, indispensable de revenir sur les excès du régime de pénalités prévu par la loi du 2 janvier 1979.

Cette loi a édicté des pénalités particulièrement lourdes à l'égard des capitaines de navires.

Ainsi, en cas d'infraction commise à bord de navires jaugeant plus de 500 tonneaux ou de navires-citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute, les peines encourues par les capitaines pouvaient s'élever jusqu'à cinq ans d'emprisonnement et à 5 millions de francs.

Le législateur avait, en effet, espéré que l'armateur supporterait la majeure partie de la peine d'amende prononcée à l'encontre de son capitaine. Pari hasardeux : l'armateur n'est nullement tenu, du fait du caractère personnel des sanctions pénales, de contribuer au règlement de l'amende fiscale et n'est même pas en mesure de la régulariser vis-à-vis de l'administration fiscale.

Les tribunaux ne se sont d'ailleurs pas mépris sur ce point et ont toujours fait application des circonstances atténuantes afin de prononcer des sanctions pécuniaires plus en rapport avec la situation financière des capitaines poursuivis.

Pour tenir compte de l'attitude des tribunaux comme des propositions des parlementaires telles que celle qui vous a été soumise par M. Elhers, ainsi que des souhaits exprimés par le milieu maritime, il convient donc de reconsidérer la législation dans un souci d'efficacité et d'équité.

L'adaptation de notre législation aux dispositions de la convention Marpol nous semble être l'occasion de lui apporter un certain nombre d'améliorations. Elles vous sont présentées aujourd'hui dans une version précisée et approfondie par les amendements adoptés par l'Assemblée nationale avec l'accord du Gouvernement.

Les pénalités prévues pour les rejets interdits au sens de la convention Marpol, tout en gardant un caractère dissuasif, sont ramenées à un niveau plus raisonnable.

Elles sont, par ailleurs, fonction de la taille des navires : de 1 000 à 10 000 francs, en cas de première infraction, pour les plus petits navires, soumis désormais aux dispositions de la convention, elles peuvent varier de trois mois à deux ans d'emprisonnement et de 100 000 francs à un million de francs d'amende pour les navires de fort tonnage, avec un niveau intermédiaire pour les navires de moyen tonnage.

L'incrimination nouvelle instituée en 1979, qui sanctionne la conduite du capitaine antérieurement à un accident de mer ayant lui-même entraîné un rejet, a été modifiée. Elle vise dorénavant le fait d'avoir provoqué un accident de mer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements ou, du moins, de n'avoir pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter.

Le régime de sanctions applicables en ce cas a été rendu moins sévère que dans le cas de rejet volontaire.

Enfin, une disposition analogue à celle qui figure au code de la route et au code de travail permet au tribunal, selon les circonstances, de mettre à la charge de l'armateur le paiement de tout ou partie des amendes et frais de justice prononcés contre le capitaine.

Votre commission des lois a également examiné la proposition de loi de M. Gérard Ehlers et de plusieurs de ses collègues visant à maintenir et à modifier la loi de 1964 et à abroger la loi modificative de 1979, à l'exception de celles de ses dispositions relatives, d'une part, aux agents habilités à constater les infractions et, d'autre part, à l'institution d'une procédure d'immobilisation des navires.

Cette proposition répond à des préoccupations dont le Gouvernement a reconnu le bien-fondé et qui servent de fondement à plusieurs dispositions du projet de loi relatif à la répression de la pollution de la mer par les hydrocarbures soumis à ce jour à votre assemblée.

Ce projet prévoit en particulier, comme le souhaitent les auteurs de la proposition de loi, une diminution des sanctions pénales applicables aux capitaines de navires et il apporte de même les précisions demandées pour la mise en cause de la responsabilité de l'armateur en cas de délit de pollution.

Les réponses positives ainsi apportées aux auteurs de la proposition devraient, me semble-t-il, être de nature à leur donner satisfaction.

Chacun aussi se félicite que les côtes françaises aient été, ces deux dernières années, épargnées par les pollutions accidentelles. Le risque, pourtant, demeure ; il ne sera jamais, en mer, complètement éliminé. Il importe donc de ne pas relâcher notre vigilance et d'accroître l'efficacité du dispositif d'intervention prévu pour faire face en cas d'accident générateur de pollution.

Le second projet de loi qui vous est soumis a précisément pour objet d'accroître, dans une telle situation, les moyens d'intervention de l'administration.

Il tend, pour ce faire, à élargir le champ et à favoriser la mise en œuvre du droit d'intervention reconnu à l'administration par l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976, relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

Le texte de ce projet, auquel votre rapporteur apporte, avec l'accord du Gouvernement, des précisions utiles, représente un effort important d'adaptation de notre législation pénale aux réalités maritimes actuelles. Je vous demande de l'approuver, afin de donner au Gouvernement les moyens d'une lutte renforcée contre une des formes les plus insidieuses et les plus nocives de la pollution des mers.

Cet article permet à l'administration, pour mettre fin aux dangers de pollution, d'intervenir, après une mise en demeure restée sans suite du propriétaire et aux frais de celui-ci, sur un navire, un aéronef, un engin ou une plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives et dangereuses ou des hydrocarbures.

Le projet de loi tend d'abord à combler une lacune. Dans sa rédaction actuelle, l'article 16 ne permet pas, en effet, à l'administration d'intervenir lorsque le bâtiment accidenté n'est plus en mer mais échoué sur le rivage. Or il ne s'agit pas là — de récents événements de mer l'ont montré — d'une hypothèse d'école.

Le texte qui vous est soumis étend le champ d'application du droit d'intervention aux cas de bâtiments échoués sur le rivage, dans les ports ou leurs accès.

Il vise aussi à assurer une mise en œuvre efficace de ce droit en attribuant aux autorités compétentes le pouvoir nouveau de requérir les personnes et les biens susceptibles de concourir aux actions d'intervention.

Ce droit devra s'exercer dans les conditions définies par l'ordonnance du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions des biens et services. Cette ordonnance ne jouant que dans les conditions prévues pour le temps de guerre ou de crise, il était indispensable de prévoir des dispositions particulières en cas de danger de pollution.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les principales dispositions d'un projet de loi qui vise simplement à donner à l'administration les moyens d'une mission d'intérêt général, et que je vous demande d'approuver. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marie Girault, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, combien il est préférable d'étudier des projets de loi de cette nature en dehors d'un contexte de catastrophe, combien il est préférable de légiférer dans une atmosphère de réflexion approfondie par l'expérience, et en dehors de l'émotion provoquée par une tragédie du type de celle que nous connaissons voilà cinq ans, lorsque, dans la nuit du 17 au 18 mars 1978, l'*Amoco Cadiz* s'échouait sur les rivages bretons ! Ce n'est pas M. Alphonse Arzel, présent dans cet hémicycle et qui fut alors témoin de cette tragédie, qui me démentira.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez déclaré que, depuis deux ans, un certain nombre de mesures avaient éloigné les risques d'accident de pollution. Pour avoir été le rapporteur de la commission sénatoriale d'enquête qui fut désignée à la suite de l'accident de l'*Amoco Cadiz*, je puis vous dire que le Sénat avait proposé au Gouvernement de l'époque un certain nombre de mesures et que celles-ci ont été progressivement mises en œuvre à partir de cette époque, et de façon continue. Je me félicite d'ailleurs que les conseils du Sénat aient été retenus par les gouvernements successifs. Et s'il est vrai que les risques d'accident de pollution se sont quelque peu amenés, c'est parce qu'est intervenu, au Parlement comme au sein de l'opinion publique, un accord unanime et profond, dépassant de loin — et c'est heureux ! — les clivages politiques.

J'ai été, monsieur le secrétaire d'Etat, un peu compromis — beaucoup, même ! — dans l'élaboration de la loi du 2 janvier 1979 qui édictait, contre les capitaines, des peines très lourdes. Il est vrai qu'à l'époque nous avons peut-être légiféré sous le coup de l'émotion encore fraîche provoquée par la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*. Aussi n'ai-je pas éprouvé de gêne particulière, compte tenu des mesures prises depuis cinq ans et de l'expérience acquise, à revenir sur des dispositions trop sévères.

Nous sommes donc saisis aujourd'hui de deux projets de loi. Je les évoquerai dans un ordre inverse — c'est un hasard — à celui que vous avez adopté, monsieur le secrétaire d'Etat. Il m'est apparu logique, en effet, de parler d'abord des moyens de la prévention — premier projet de loi — puis des moyens de répression — second projet de loi — en supposant que les moyens de prévention n'aient pas été suffisamment efficaces.

La commission des lois, qu'il s'agisse de l'un ou de l'autre de ces projets de loi, est, vous le savez, tout à fait d'accord avec l'ensemble des mesures qui sont proposées par le Gouvernement. Ces mesures sont destinées à compléter la législation et à la préciser tant à la faveur de l'expérience que pour se conformer aux traités internationaux que la France doit intégrer dans sa législation interne.

Le premier projet de loi vise à élargir la portée de l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976, article qui énonce un certain nombre de moyens d'assurer la prévention contre les accidents de pollution lorsqu'un navire, un bâtiment ou un aéronef est de nature à provoquer un danger grave pour les côtes.

Cet article 16, qui avait été introduit au cours de la discussion voilà maintenant sept ans, prévoyait les dangers qui pouvaient provoquer la réaction de l'Etat côtier, sa zone d'intervention et la qualité des responsables qui pouvaient être mis en cause et mis en demeure.

Le projet de loi que le Gouvernement a déposé et que l'Assemblée nationale a adopté en première lecture élargit la portée de cet article. Il permet de répondre d'une façon plus ample que précédemment à quatre questions : quand, qui et quoi, où, et comment ?

L'hypothèse envisagée est l'apparition, au large des côtes, d'un bâtiment ou d'un engin qui pose problème au regard des autorités de l'Etat côtier. La loi de 1976 a parlé d'un « danger grave et imminent ». Le projet de loi propose de renoncer au qualificatif « imminent ». Dès lors que le danger est apprécié comme grave, qu'il soit imminent ou qu'il ne le soit pas, le projet de loi estime que l'intervention est possible. La commission des lois est d'accord sur ce point.

Qui et quoi ? La loi de 1976 visait les navires, les engins et les plates-formes. Le Gouvernement propose de compléter la liste avec les aéronefs, ce qui recueille l'approbation de la commission.

Et par delà ces engins, ces navires, ces aéronefs et ces plates-formes, qui ? La loi de 1976 vise le propriétaire du navire, de l'engin ou de la plate-forme. Le projet de loi est plus explicite : lorsqu'il s'agira d'un navire, ce sera le propriétaire ou l'armateur. Dans le cas d'un aéronef, d'un engin ou d'une plate-forme transportant des substances nocives, la loi de 1976 vise « le propriétaire » ; le projet de loi ajoute : « l'exploitant ». La commission des lois est d'accord.

Où ? La loi de 1976 vise les interventions en haute mer ; le présent projet de loi entend que l'intervention puisse se faire à des distances plus rapprochées par rapport aux côtes de l'Etat qui se sent menacé. C'est pourquoi il dispose que l'intervention est possible sur le domaine public maritime, dans les ports maritimes et leurs accès.

Pour ne parler que du domaine public maritime, celui-ci comprend le sol et le sous-sol de la mer maritime s'étendant à 12 miles comptés à partir des lignes de base définies à l'article 1^{er} de la loi du 24 décembre 1971, la haute mer, les lais et relais et certains terrains artificiellement soustraits à l'action des flots. L'Etat pourra donc agir en cas, par exemple, d'échouement sur le rivage.

Enfin, comment ? Il s'agit du droit de mise en demeure, qui est déjà prévu par la loi de 1976, et du droit de réquisition si une discussion amiable n'a pas préalablement porté ses fruits. Cet aspect du projet de loi a, lui aussi, rencontré, l'accord de la commission des lois.

Venons-en maintenant au second projet de loi.

Supposons que, malgré les mesures de prévention prises, la catastrophe se produise. Quels seront les éléments qui permettront d'assurer la répression ? En même temps que l'on veut assurer la répression, on détermine davantage et mieux qu'auparavant les règles du jeu, notamment les interdictions — soit relatives, soit s'appliquant en toutes circonstances — concernant les rejets en mer de substances polluantes.

Le Gouvernement a été conduit à envisager des dispositions modificatives de la législation actuelle dont la base est la loi du 26 décembre 1964 plusieurs fois modifiée. Il l'a fait pour deux raisons : d'abord, pour harmoniser le droit interne et le droit international, notamment au regard de la convention Marpol, qui va entrer en vigueur en France à partir de l'automne prochain, ensuite, pour retenir les enseignements de la pratique.

Pour ce qui concerne l'harmonisation du droit interne et du droit international, le projet de loi reprend les dispositions de la convention Marpol. La commission des lois a considéré qu'il était en effet indispensable que celle-ci figurât dans les nouvelles dispositions législatives de droit interne propres à la France. Ces dispositions, qui résultent de longues discussions au sein d'organismes internationaux, ont eu pour objet de revoir de façon très précise les cas dans lesquels tout rejet est interdit et ceux où il est toléré.

La commission des lois a repris les dispositions du projet de loi. La substitution de la référence à la convention Marpol à celle de la convention de Londres, qui est la première disposition importante en matière de pollution, était une nécessité.

La convention de Londres, cependant, avait des limites. En vérité, elle avait été élaborée compte tenu des risques que l'on supposait et des dangers que l'on connaissait en matière de pollution.

La convention Marpol, qui est signée dix-neuf ans plus tard et qui ne s'appliquera chez nous qu'en 1983, étend le champ d'application de la convention et tient compte des expériences passées.

Le projet de loi précise en outre que la gravité des sanctions applicables au capitaine des navires qui sont concernés variera 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 petite taille 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 cette convention relatives à la réglementation des rejets effectués en mer.

Voyons les enseignements de la pratique. Le Sénat se souvient que, lorsque fut adoptée la loi du 2 janvier 1979, une disposition, quelque peu combattue par certains de nos collègues, avait créé le délit de pollution, qu'il y ait ou non intention de provoquer un dommage, c'est-à-dire qu'un capitaine de navire pouvait être poursuivi, même s'il n'avait pas voulu commettre l'infraction, dès lors que, s'agissant d'une pollution accidentelle, celle-ci trouvait sa source dans une faute, dans une imprudence, dans une négligence ou dans l'inobservation des règlements.

Je me souviens bien de l'apparition de cette disposition. Elle était contestée par certains d'entre nous ; elle l'était également par les capitaines au long cours, qui trouvaient la mesure un peu sévère. Pourtant, nul n'a cédé, notamment le Gouvernement, qui, à l'occasion de ce projet de loi, maintient l'existence du délit de pollution, même s'il ne s'agit que d'un accident et non d'une faute volontairement commise par un capitaine qui voulait enfreindre les règlements destinés à empêcher la pollution.

Cependant, on pouvait revoir le problème des sanctions. Il est vrai que le rapporteur que j'étais de la loi du 2 janvier 1979 avait eu la main lourde, mais il faut dire qu'il y avait été conduit par le projet du Gouvernement de l'époque. Les responsabilités sont donc partagées : je ne dénie pas les miennes, mais je reconnais que la disposition risquait d'être inefficace ; elle le fut largement, en effet, puisque — vous le rappelez tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat — l'armateur n'est jamais intervenu pour assumer les amendes considérables qui pouvaient être imposées au capitaine. Au fil des années, les juridictions appelées à statuer ont finalement retenu des pénalités modérées. Par conséquent, le projet de loi, qui prévoit la réduction des sanctions, a reçu, là encore, l'approbation de la commission des lois.

Je vous dirai, mes chers collègues, qu'une autre raison a poussé la commission des lois à admettre la réduction des sanctions : c'est que, en matière de prévention, compte tenu des dispositions prises par les gouvernements qui se sont succédé depuis cinq ans, la situation est plus favorable, les accidents moins nombreux et que la prise de conscience des responsabilités s'est nettement affirmée. Tant mieux !

Telles sont, mes chers collègues, les conditions dans lesquelles se présentent les deux projets déposés par le Gouvernement et adoptés par l'Assemblée nationale. Les amendements proposés par la commission des lois ne modifient pas fondamentalement le texte qui a été voté en première lecture, et ce qui a été délibéré devant l'Assemblée nationale à la demande du Gouvernement me semble pouvoir être repris ici de façon très large. *(Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'U.C.D.P., ainsi que sur celles de la gauche démocratique.)*

M. le président. La parole est à M. Le Cozannet.

M. Yves Le Cozannet. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la prévention des risques dus à la navigation est œuvre d'autant plus difficile que nous sommes confrontés à un élément naturel, la mer, qui nous surprend toujours par ses sautes d'humeur. Cela doit nous conduire à rechercher tous les moyens capables de réduire ces risques, qu'ils soient liés au navire ou à son chargement, ou encore au comportement des hommes.

Des conventions diverses ont vu le jour et toutes cherchent à atteindre cet objectif. Il s'agit, aujourd'hui comme il y a quelques jours, de mettre notre législation en accord avec ces conventions, notamment la convention Marpol, qui doit entrer en application au début du mois d'octobre prochain.

Elle a trait à la protection du milieu marin et, comme les lois précédentes de 1964 et 1979, elle se veut dissuasive par ses différentes dispositions.

L'aspect le plus intéressant pour la sécurité des hommes et pour éviter les pollutions accidentelles ou non semble être le contrôle des navires qui peut être fait dans les ports des différents pays adhérents et peut aller jusqu'à interdire le départ d'un navire.

Il évite la plupart des défaillances en mer dues à des équipements défectueux ou à un mauvais état général du navire. Il permet de vérifier les dispositifs réglementaires de rejet.

Un problème important provient du fait qu'un navire se trouvant en zone spéciale n'a pas le droit de rejet, sinon dans les installations portuaires prévues à cet effet. En revanche, si sa navigation l'amène en zone normale, il peut effectuer les rejets

en se conformant aux règles. Ne nous étonnons donc pas si, dans les zones de fort trafic, au large de la Bretagne notamment, des rejets même autorisés peuvent causer une pollution relativement importante ; c'est celle, d'ailleurs, que nous constatons souvent sur nos plages.

D'autre part, l'application aux plates-formes semble assez logique du fait des risques importants qui sont encourus — nous en avons eu de nombreux exemples récemment — et du fait que, dans certains cas, elles sont implantées assez près de nos côtes. Les dangers en sont accrus.

L'article 1^{er} de ce projet de loi fixe le montant des amendes — il est compris entre 100 000 et 1 million de francs — et la peine de prison, qui va de trois mois à deux ans.

Ces amendes, cumulables avec la peine d'emprisonnement, sont relativement lourdes, même si elles ont été diminuées considérablement depuis la loi de 1979.

Evidemment, elles sont lourdes comparativement à celles qui s'appliquent dans bien d'autres domaines. Je pense, notamment, à la pollution terrestre. Nous avons le cas, par exemple, de la dioxine de Seveso. Bien sûr, il est difficile de comparer les deux types de pollution, mais tout de même les peines qui s'appliqueraient dans ce domaine seraient sans doute très différentes.

Elles sont surtout importantes pour les capitaines français, qui vont se trouver soumis aux amendes et aux peines les plus lourdes, aussi bien dans les eaux territoriales qu'en haute mer, surtout qu'ils naviguent dans la zone la plus fréquentée du monde, où, malgré tous les dispositifs mis en œuvre, l'accident est toujours possible.

En effet, s'il est assez facile de bien définir l'inobservation des lois et règlements, comment bien définir l'imprudence, la négligence qui a conduit à un accident ou n'a pas permis de l'éviter ?

Il semble pratiquement que l'article 8 de ce projet de loi n'apporte rien par rapport aux précédents articles se référant à la convention Marpol. En effet, les articles 1^{er} à 4 prévoient tous les cas de rejets en fonction des règles 9 et 10 de la convention Marpol. Ils ne s'appliquent pas aux rejets en mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue à un navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire, sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi avec l'intention de provoquer un dommage volontairement, ce qui doit tout de même être relativement rare, mais on pourrait citer des cas. A l'article 11, il serait souhaité par les capitaines qu'une commission technique assiste le tribunal correctionnel de manière à l'éclairer judicieusement.

En conclusion, je dois signaler la crainte des commandants de navires de notre pays de subir plus que d'autres l'application des conventions internationales par le biais des amendes et des peines décidées par notre législation. Il eût été souhaitable qu'elles soient du même ordre et appliquées sans doute avec la même sévérité dans tous les pays ; mais est-ce possible ?

Nos côtes ayant subi plusieurs fois des dommages dus aux pétroliers, à chaque fois pour des raisons différentes, quelquefois accidentelles, nous sommes conduits, certes — et M. le rapporteur le disait tout à l'heure — à plus de sévérité à leur encontre.

Malheureusement comme j'ai essayé de l'expliquer, l'objectif que nous nous sommes assigné, à savoir pénaliser les fauteurs de pollutions, ne sera que partiellement atteint. Il faudrait pour cela une autorité internationale capable d'appliquer des règles semblables à tous, du capitaine du bateau en passant par l'armateur.

Monsieur le secrétaire d'Etat, n'ayant pu déposer des amendements en temps voulu, je souhaiterais que vous puissiez, dans la mesure du possible, m'apporter des apaisements en réponse aux questions que je vous ai posées. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Arzel.

M. Alphonse Arzel. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, représentant au sein de la Haute Assemblée un département breton, je me devais d'intervenir dans ce débat, d'autant que je suis Finistérien.

Aussi comprendrez-vous que je ne me lasserai jamais de lutter contre les dégâts considérables que cause la pollution marine, qu'elle provienne des hydrocarbures ou qu'elle soit de toute autre nature. Mes collègues bretons et moi-même sommes bien placés pour avoir pu en mesurer les effets désastreux.

Je ne peux que me réjouir des initiatives législatives prises par le Gouvernement dans ce domaine.

Le texte qui nous est soumis tout d'abord a pour objet de modifier le droit pénal relatif à la pollution de la mer par les hydrocarbures et de modifier la législation intérieure ; celle du 26 décembre 1964 modifiée par les lois du 16 mai 1973 et du 2 janvier 1979.

La nouvelle rédaction de cette loi prend en compte et intègre dans le droit pénal interne les dispositions des conventions internationales et notamment celles de la convention dite Marpol du 2 novembre 1973, qui doit entrer en vigueur prochainement.

Le rapporteur de la commission a rappelé de façon précise et complète l'état de la législation internationale et interne et a expliqué la place que prenait ce projet dans cet ensemble.

Aussi me contenterai-je d'une simple observation générale concernant ce texte avant de faire état de mes craintes concernant les dispositions de l'article 13.

En ce qui concerne ce texte législatif dans son ensemble, je l'approuve sans réserve dès lors que la Haute Assemblée tiendra compte des amendements qui y ont été apportés par notre commission. Je note que l'Assemblée nationale a modifié de façon heureuse les articles 6, 8 et 9, qui posaient des problèmes juridiques certains dans leur rédaction initiale, et que, de ce fait, la Haute Assemblée se voit déchargée de la tâche qui aurait été la sienne si ces articles lui avaient été soumis tels quels.

L'article 13 du projet de loi dispose que « l'administration ne pourra poursuivre devant la juridiction administrative selon la procédure des contraventions de grande voirie que les réparations de ce dommage ». Il s'agit, bien entendu, des dommages causés au domaine public.

Je me suis interrogé pour savoir si cette partie de l'article 13 limitait les possibilités d'intervention devant la juridiction administrative des collectivités locales qui, propriétaires de domaines publics, peuvent souhaiter demander réparation du préjudice qu'elles ont subi devant ces juridictions.

La pollution, en effet, ne connaît pas nos subtiles distinctions juridiques ou législatives et les dégâts qu'elle cause dépassent souvent le cadre du domaine public maritime. Les collectivités publiques doivent pouvoir intervenir également au même titre que l'Etat auprès des juges de l'ordre administratif.

Selon les précisions qui m'ont été communiquées, mes craintes ne seraient pas fondées, mais je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'Etat, avoir des précisions sur les raisons pour lesquelles ce membre de phrase a été introduit dans cet article et sur les exclusions qui pourraient en découler *a contrario*, si toutefois de telles exclusions existent.

L'Etat et les collectivités publiques ont activement coopéré dans le cadre du procès de l'*Amoco Cadiz* et, pour ma part, je me réjouis de ces résultats harmonieux dans ce domaine qui nous concerne tous.

Je pense que mes appréhensions, qui, encore une fois, n'ont pas de fondement véritable seront rapidement dissipées, mais vous comprendrez, monsieur le secrétaire d'Etat, que les maires de nos communes côtières verraient d'un mauvais œil des limitations apportées à leur pouvoir d'intervention devant des juridictions quelles qu'elles soient.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les réflexions que je souhaitais exposer devant la Haute Assemblée concernant ce premier projet.

Dans le cadre de l'examen du second projet de loi soumis à notre assemblée, mon intervention sera également brève.

Ce texte a pour objet de modifier et compléter la loi du 7 juillet 1976 « relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle ».

Permettez-moi, tout d'abord, de me réjouir à nouveau de voir proposer au Parlement une amélioration de la législation, surtout dans le domaine si important de la prévention des accidents.

La terrible expérience qu'a été pour nous la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* a montré combien il était indispensable de recourir à des techniques de prévention adaptées à l'ampleur des désastres qui pouvaient être causés à nos côtes.

Lors du procès de Chicago, dont une partie s'est déroulée en audience publique du 4 mai 1982 au 19 novembre 1982, il a été démontré que si les responsables du groupe Amoco avaient effectivement notifié aux autorités maritimes la nature exacte de la panne et avaient demandé une assistance suffisante, la catastrophe que nous avons connue aurait sans doute été évitée. Si la panne du gouvernail était en toute hypothèse irréparable, des mesures auraient pu être prises par le Gouvernement français, dès lors que celui-ci en aurait été dûment et précisément avisé.

Nous approuvons donc entièrement ce projet de loi dans son objet et ses modalités.

Il appelle toutefois, de notre part, quelques observations. Tout d'abord, il est excellent de limiter l'intervention de l'Etat aux « risques d'un danger grave d'atteinte au littoral ou intérêts

connexes », ce qui recouvre notamment les intérêts et le territoire des collectivités publiques, dont l'intégrité doit être assurée aux termes de la loi du 7 janvier 1983.

Mais dans un souci de clarté, peut-être faudrait-il prévoir que le navire ou l'aéronef en péril doit absolument notifier la nature exacte du danger pour permettre une intervention adéquate.

En ce qui concerne la zone d'intervention, celle-ci semble être limitée à l'ensemble constitué par le domaine public maritime et les ports maritimes et leurs accès.

Or, le projet « réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures » permet de considérer une zone économique comme une zone d'intervention de l'Etat ; pourquoi ne pas prévoir expressément l'intervention dans la zone économique ? On n'intervient jamais assez tôt !

Quant à la nature de l'intervention, il faut pouvoir prévoir, par exemple — ou, tout au moins, ne pas exclure — le transport d'une équipe spéciale hélicoptérée sur le navire en péril.

Certes, le projet de loi qui nous est présenté ne l'exclut pas, mais il conviendrait, à notre avis, que le Sénat puisse se prononcer explicitement en ce sens.

A cet égard, je compte, monsieur le secrétaire d'Etat, sur l'assurance solennelle que, en application des dispositions de ce projet de loi, tous les moyens pourront être employés pour prévenir ou diminuer autant que faire se peut les risques de pollution marine.

Au cours de mon intervention, je n'ai pas rappelé la liste des pétroliers fameux qui resteront dans nos mémoires pour avoir dégradé la faune et la flore de nos côtes, mais je puis vous assurer que, compte tenu de ce passé douloureux, nous sommes plus que d'autres sensibles aux mesures prises par le Gouvernement pour lutter contre ce fléau.

Telles sont, monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les quelques réflexions que je voulais soumettre au Sénat à l'occasion de l'examen de ces deux projets de loi. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Regnault.

M. René Regnault. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la pollution de la mer par les hydrocarbures, les souillures du littoral qui peuvent en découler, la destruction de la flore et de la faune, comme on l'a rappelé voilà un instant, tout le pays sait de quoi il s'agit, et il se souvient.

La Bretagne, qui a subi de plein fouet les effets des catastrophes récentes, dont les dernières sont les plus ancrées dans les esprits et ont altéré non seulement l'opinion ou les esprits des Bretons, mais également la Bretagne dans son économie et surtout dans sa nature, se souvient tout particulièrement de deux de ces catastrophes ; je veux parler du *Tanio* et de l'*Amoco Cadiz*.

Si nous comprenons que nul ne peut être complètement à l'abri de l'avarie, de l'accident, nous ne pouvons tolérer qu'au nom du profit, de la seule rentabilité, on puisse prendre sciemment le risque de prendre la mer alors que les garanties de bon déroulement du voyage ne sont pas assurées, ou bien de poursuivre sa route, dissimulant les difficultés évidentes, bravant alors les risques et mettant en péril des hommes parfois, mais aussi des régions économiques, des eaux, avec toutes les implications et tous les préjudices que cela entraîne.

Des sanctions doivent être prévues pour être appliquées, mais elles doivent être toutefois exécutées avec discernement pour être efficaces, crédibles et donc contribuer à assumer une action préventive.

La loi de 1964 fut, au lendemain de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, complétée par une loi du 2 janvier 1979 qui, prise sous l'effet du traumatisme de l'opinion, comme le disait tout à l'heure M. le rapporteur, a retenu des sanctions très lourdes — souvent inexécutables — et sans distinction entre le fait volontaire ou non, ce qui est entre autres contraire à la constante du droit français sur ce point.

De telles dispositions heurtent et inquiètent notamment nos navigateurs. Nos officiers et sous-officiers de la marine marchande qui sont d'excellente formation, nos capitaines, des hommes qui ont un sens aigu de la nature et du poids de leur charge, sont devenus d'exclusifs responsables et sont traités indifféremment et indépendamment du rôle et du comportement du propriétaire du navire, comme des donneurs d'ordre de transport.

Il convenait de revenir sur ce texte, d'autant qu'il y avait nécessité d'inscrire dans la loi française certaines innovations contenues dans la convention dite « Marpol 73 ».

Elle va bientôt entrer en application. Puis-je vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous préciser, dans la mesure du possible, dans quel délai, si tant est que vous disposiez d'éléments précis ?

Le projet de loi que nous examinons prévoit l'application de sanctions à tous les navires, mais avec une certaine graduation en fonction de la taille des navires — ce qui était déjà le cas dans la loi du 26 décembre 1964, modifiée en 1973 et 1979 — et il étend ces dispositions aux bateaux de très petite taille, ce qui est une bonne disposition, que nous approuvons.

Il est des zones où la densité du trafic est considérable. C'est le cas de la Manche, de la mer du Nord, de la Méditerranée. La convention Marpol en tient compte et prévoit l'interdiction sans exception de rejets dans ces zones dites spéciales.

Je pense qu'il s'agit, ici aussi, d'une contrainte supplémentaire tout à fait justifiée.

Le texte de 1979 prévoyait la « systématique » de la sanction pénale et des amendes substantielles de cinq cent mille francs à cinq millions de francs pour la première infraction, ce qu'aucun capitaine ne pourrait acquitter, même en y consacrant une grande partie de sa vie.

Or, une sanction trop lourde, ou bien n'est jamais appliquée, ou n'est jamais exécutée. En tout cas, son effet dissuasif est considérablement affaibli. Notons d'ailleurs que ces sanctions pour des faits commis en haute mer ne s'appliquent qu'aux navigateurs responsables de bâtiments français.

Le texte que nous examinons vise à ramener les amendes et les durées d'emprisonnement à des niveaux plus réalistes ; c'est la sagesse même et j'apprécie.

Je pense que les nouvelles sanctions demeurent élevées et je ne suis pas persuadé, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'un abaissement plus substantiel n'aurait pas constitué un moyen dissuasif crédible tout aussi efficace, voire davantage.

Rendre le capitaine, le commandement du bâtiment, seul responsable est un raccourci qu'empruntèrent nos collègues législateurs de 1973 et 1979 mais qui, à la réflexion, est inadapté.

C'est faire peu de cas des pressions que peuvent exercer les armateurs ou les propriétaires de navires, mais aussi les gestionnaires responsables du fret acheminé.

Dans le cas de l'*Amoco Cadiz* — dont le précédent intervenant nous a entretenus — que penser, que dire du rôle des responsables de la société « Amoco », qui mirent beaucoup de temps avant de répondre aux informations et aux questions du capitaine relatant la situation devant laquelle il se trouvait ? Temps précieux, temps perdu, dont il est aisé de penser qu'il ne fût pas sans conséquences sur la suite des événements, leur ampleur, leurs effets.

Et seul le capitaine devrait rendre des comptes, subir le jugement et exécuter les sanctions ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il est évident que de telles dispositions ne sont pas satisfaisantes. Il est normal que ces autres responsables, ou coresponsables, de la faute soient, eux aussi, sanctionnés, associés à la responsabilité.

Telle est la lecture que fait le groupe socialiste du texte dont nous allons examiner les articles.

Globalement, les dispositions qui nous sont soumises sont en progrès, d'une part, pour la mesure apportée au rapport du fait de son ou ses auteurs et de la sanction, d'autre part, pour la lutte contre les comportements et accidents inexcusables et concernant les pollutions par hydrocarbures, comme pour l'amélioration de leur prévention.

Il complète les précédents textes que le Gouvernement s'est employé à nous soumettre. C'est pourquoi le groupe socialiste accueille favorablement les dispositions essentielles de cette loi.

S'agissant du projet de loi modifiant l'article 16 de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976, le groupe socialiste est pour sa part très sensible à l'intention du Gouvernement traduite dans ce texte et visant à améliorer les moyens de lutte et surtout d'intervention, dès lors qu'il y a menace de préjudice par des matériels transportant des matières dangereuses ou polluantes, du chef d'accident ou d'avarie dont feraient l'objet ces matériels.

Les dispositions jusqu'alors en vigueur et découlant de la loi du 7 juillet 1976, tout en ayant marqué un progrès certain, s'avèrent trop restrictives et ne donnent pas, comme l'on dit parfois, « les coudees franches » à l'administration.

L'article unique de ce projet de loi, monsieur le secrétaire d'Etat, vise à préciser mais aussi à améliorer, voire à assouplir, les conditions d'intervention de l'administration au nom des pouvoirs publics, notamment en étendant son champ d'action en cas d'échouement sur le rivage. De même, les moyens d'intervention de la même administration sont renforcés par la possibilité à elle offerte de requérir les personnes et les biens susceptibles de concourir à l'exécution des mesures envisagées. Il s'agit bien ici de renforcer son autorité et donc, par là même, d'œuvrer dans le sens d'une amélioration de la prévention.

Toutefois, il faut bien reconnaître que la faculté de requérir les personnes s'exerce différemment selon qu'il s'agit de ressortissants français ou étrangers.

C'est là un problème que nous n'aurons pas pu, tant au Sénat qu'à l'Assemblée nationale, résoudre de façon satisfaisante.

Le projet de loi représente un progrès évident. Ses aspects très positifs engagent le groupe socialiste à lui apporter son soutien sans réserve. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes, ainsi que sur les travées de l'U. C. D. P.*)

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Avant de répondre brièvement aux questions qui m'ont été posées, je voudrais remercier les différents orateurs d'avoir rendu hommage à la qualité du texte et aux progrès indéniables qu'il apporte.

M. Régnauld a parlé de la responsabilité des capitaines et de l'armement. Je pense que les importantes améliorations que permet le texte sur ce point seront de nature à le satisfaire.

M. Le Cozannet a d'abord soulevé le problème des risques de pollution importante liée à la concentration des rejets. La plupart des bateaux dangereux passent à une distance inférieure à 50 milles de nos côtes, c'est-à-dire dans une zone interdite. S'ils rejettent des matières dangereuses, on peut les poursuivre soit immédiatement s'il y a un témoin, soit *a posteriori* en dépouillant les enregistrements de la fameuse « boîte noire » dont l'installation, vous le savez, a été rendue obligatoire par la convention Marpol. Voilà, je crois, une réponse à la première question posée par M. Le Cozannet.

Parlant ensuite de la distorsion qui risquait de se produire entre les bateaux français et les bateaux étrangers, M. Le Cozannet souhaite, en fait, que la réglementation soit respectée par tous les pays. Je rappellerai tout d'abord que l'application de la convention Marpol va entraîner la disparition de nombreux vieux navires qui ne répondent pas aux normes. Cela a d'ailleurs été indiqué lors de la présentation du projet de loi modifiant la loi de 1967.

J'ajoute que la mise en place des contrôles portuaires a justement pour objet de pallier la carence des gouvernements qui feraient preuve d'un certain laxisme. Selon nous, ces contrôles portuaires devraient jouer un rôle extrêmement important.

En outre, la convention sur le droit de la mer, dont je parlais voilà un instant, nous donne la possibilité de poursuivre un navire même de pavillon douteux. Voilà qui devrait répondre aux deux préoccupations exprimées par M. Le Cozannet.

M. Arzel, quant à lui, a posé deux questions importantes, l'une relative à l'article 13 — j'y reviendrai dans un instant — l'autre aux zones économiques exclusives. Il a demandé si l'on ne pourrait pas poursuivre les navires jusque dans ces zones.

Je précise que la convention sur le droit de la mer, de même que la convention du 29 novembre 1969, reconnaît aux Etats côtiers le droit d'intervenir en haute mer en cas de pollution ou même simplement de menace de pollution. En 1969, il n'existait pas de zone économique exclusive. Le texte ne pouvait donc y faire référence. Mais grâce à la convention sur le droit de la mer, on peut poursuivre à l'intérieur de la zone économique exclusive, et même au-delà, c'est-à-dire au-delà de la limite des deux cents milles, à condition qu'il s'agisse de protéger l'environnement marin.

Cette réponse, monsieur le sénateur, devrait vous donner toutes assurances et apaiser vos craintes.

En évoquant l'article 13, vous avez eu raison de souligner que dès qu'il s'agissait du domaine public, les collectivités départementales ou locales étaient en quelque sorte démunies. Je souscris tout à fait à votre inquiétude. Il y a à ce sujet dans le texte une ambiguïté qu'il convient de lever. C'est pourquoi le Gouvernement, pour répondre à votre souhait, sera amené, lors de la discussion des articles, à proposer un amendement qui visera à ajouter dans cet article 13, après les mots : « domaine public », le mot : « maritime ».

Vos craintes devraient donc être apaisées puisque, dès qu'il s'agit du domaine public, l'article ne s'applique pas.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale commune ?...

La discussion générale commune est close.

Nous passons à la discussion des articles du premier projet de loi.

POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — Sera puni d'une amende de 100 000 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 et par ses modificatifs ultérieurs régulièrement approuvés ou ratifiés, entrant dans les catégories ci-après :

« — 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, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention relative aux interdictions de rejets d'hydrocarbures.

« Les pénalités prévues au présent article sont applicables au responsable à bord 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. »

Par amendement n° 1, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose de compléter *in fine* le quatrième alinéa de cet article par les mots : « , tels que définis au 3) de l'article 2 de ladite convention. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marie Girault, rapporteur. Cet amendement a pour objet de faire référence, dès le premier alinéa, à la définition du rejet tel qu'il figure dans la convention Marpol du 2 novembre 1973.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Cet amendement clarifiant incontestablement le texte, le Gouvernement est favorable à son adoption.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 1, accepté par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 2, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose, dans le dernier alinéa de ce même article 1^{er}, de supprimer les mots : « définis au 3) de l'article 2 de la convention susmentionnée et ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marie Girault, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination qui résulte de l'adoption de l'amendement précédent.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement émet un avis favorable pour les mêmes raisons que précédemment.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 2, accepté par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Articles 2 à 6.

M. le président. « Art. 2. — Sera puni d'une amende de 30 000 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 :

« — navires-citernes d'une jauge brute 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,

qui aura commis les infractions prévues à l'article premier ci-dessus. » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — Les pénalités prévues à l'article 2 sont applicables pour les rejets en mer en infraction aux règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention susmentionnée, au responsable de la conduite de tous engins portuaires, chalands ou bateaux-citernes fluviaux qu'ils soient automoteurs, remorqués ou poussés. » — (*Adopté.*)

« Art. 4. — Sera puni d'une amende de 1 000 à 10 000 F et, en cas de récidive, du double de cette peine et d'un emprisonnement de huit jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou responsable à bord d'un navire français soumis aux dispositions de la convention susmentionnée n'appartenant pas aux catégories de navires définis aux articles premier et 2 qui aura commis les infractions prévues à l'article premier. » — (*Adopté.*)

« Art. 5. — 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 soumis à la convention susmentionnée ayant commis les infractions définies à l'article premier ci-dessus dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime. » — (Adopté.)

« Art. 6. — Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents à l'égard du capitaine ou du responsable à bord, le propriétaire ou l'exploitant qui aura donné l'ordre de commettre l'infraction sera puni des peines prévues auxdits articles.

« 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. » — (Adopté.)

Article 7.

M. le président. « Art. 7. — Dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République, 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 plate-formes étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un gouvernement non contractant à la convention susmentionnée.

« Toutefois, 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. »

Par amendement n° 3, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose, dans le premier alinéa de cet article, après les mots : « territoire de la République », de supprimer le mot : « dans ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marie Girault, rapporteur. Il s'agit d'un amendement d'ordre strictement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement y est favorable.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 3, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 4, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose, dans le premier alinéa de ce même article 7, de remplacer les mots : « gouvernement non contractant », par les mots : « gouvernement non partie ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marie Girault, rapporteur. Cet amendement, d'ordre rédactionnel, a pour objet d'utiliser la terminologie exacte en matière d'accords internationaux.

Un gouvernement adhérent à une convention non encore entrée en vigueur est un gouvernement contractant. A partir du moment où la convention entre en vigueur, le gouvernement adhérent et contractant est désormais considéré comme un gouvernement partie à la convention.

Or, précisément, ce projet de loi est élaboré notamment en raison de la prochaine entrée en vigueur de la convention Marpol, c'est-à-dire le 2 novembre prochain. Ce jour-là, les gouvernements qui ont contracté deviendront des gouvernements parties à la convention. Il paraît donc normal que lorsque l'on vise ceux qui ne sont pas dans ce cas, on parle des gouvernements « non parties à la convention ».

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Il est favorable à l'amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 4, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 7, modifié.

(L'article 7 est adopté.)

Articles 8 et 8 bis.

M. le président. « Art. 8. — Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'observation 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.

« Lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou d'une plate-forme défini à l'article 1^{er}, 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 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 dirigeants 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.

« 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. » — (Adopté.)

« Art. 8 bis. — Les dispositions des articles 1^{er} 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. » — (Adopté.)

Article 9.

M. le président. « Art. 9. — Le tribunal pourra, compte tenu des circonstances de fait, et, notamment, des conditions de travail de l'intéressé, 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.

« 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. »

Par amendement n° 5, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose, dans le second alinéa de cet article, après les mots : « cité à l'audience » de supprimer la fin de l'alinéa.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marie Girault, rapporteur. Je voudrais faire quelques commentaires au sujet de l'article 9.

Voici le texte initialement soumis à l'Assemblée nationale : « 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. »

L'Assemblée nationale a ajouté un deuxième alinéa ainsi libellé : « 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. »

La nécessité de citer à l'audience le propriétaire ou l'exploitant si l'on veut lui faire partager les amendes et les frais est apparue bien évidente aux yeux de la commission des lois. Mais celle-ci a pensé que le propriétaire ou l'exploitant ayant été, par hypothèse, cité à l'audience, c'était évidemment pour se défendre des reproches qui pourraient lui être faits.

Nous avons donc pensé qu'il était inutile de recourir à cette formule : « afin de faire valoir ses moyens de défense », car cela paraissait évident. Il n'a donc pas paru nécessaire de maintenir la fin de la phrase.

Mais je vous rassure, le fond du second alinéa introduit par l'Assemblée nationale demeure intact.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Les explications de M. le rapporteur sont claires. Aussi le Gouvernement est-il favorable à l'amendement proposé.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 5, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9, ainsi modifié.

(L'article 9 est adopté.)

Articles 10 à 12.

M. le président. « 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 :

- « — les administrateurs des affaires maritimes ;
- « — les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- « — 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 ;
- « — les fonctionnaires et agents assermentés et commissionnés des services maritimes et des ports autonomes ;
- « — les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines des circonscriptions minéralogiques intéressées ;
- « — les officiers de port et officiers de port adjoints ;
- « — les agents des douanes,

et à l'étranger, les consuls de France, à l'exclusion des agents consulaires.

« 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.

« Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de 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 exerçant ses pouvoirs conformément aux dispositions du code de procédure pénale, soit à un administrateur des affaires maritimes :

- « — les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;
 - « — les commandants de bord des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;
 - « — les agents du service des phares et balises ;
 - « — les agents de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes,
- et les agents de la police de la pêche fluviale. » — (Adopté.)

« Art. 11. — 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 ou 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.

« Les infractions aux dispositions de la convention mentionnée à l'article premier et à celles de la présente loi 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.

« A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent. » — (Adopté.)

« Art. 12. — 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.

« 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.

« 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. » — (Adopté.)

Article 13.

M. le président. « Art. 13. — Si les faits constitutifs des infractions énumérées aux articles premier à 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. »

Par amendement n° 8, le Gouvernement propose, après les mots : « au domaine public » d'ajouter le mot : « maritime ». La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. J'ai exposé très rapidement tout à l'heure l'objet de cet amendement.

Il s'agit, en définitive, de lever une ambiguïté du texte qui risquerait de priver les collectivités locales de la possibilité de se pourvoir devant les juridictions administratives dès lors que le domaine public non maritime serait touché.

Ainsi en ajoutant le mot « maritime », seul le domaine maritime serait effectivement concerné et l'article 13, comme l'avait souhaité tout à l'heure l'un des intervenants, laisserait toute liberté aux collectivités locales de se défendre en cas de pollution affectant le domaine public.

M. le président. Je tiens à vous remercier, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir si rapidement tenu compte des suggestions présentées en cours de discussion.

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

M. Jean-Marie Girault, rapporteur. Bien évidemment, la commission n'a pas donné d'avis puisqu'elle n'a pas été saisie de l'amendement.

A titre personnel, je dois signaler que je n'en perçois pas très bien la portée. Aussi je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. Alphonse Arzel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Arzel, pour explication de vote.

M. Alphonse Arzel. Monsieur le ministre, votre proposition d'ajouter le mot « maritime » m'apporte une certaine satisfaction, mais je voudrais tout de même être assuré que les collectivités locales du département ne seront pas exclues des possibilités d'intervention si, demain, il se produit une catastrophe analogue à celles que nous avons connues dans le passé.

Si cette addition nous permet d'être parties prenantes, je remercie M. le secrétaire d'Etat d'avoir proposé cet amendement.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Pour apporter des éclaircissements à M. Arzel, je voudrais préciser que le domaine public maritime est entièrement national. Même dans le cadre de la décentralisation, il est hors de question, selon moi, d'après les projets que je connais, de « localiser » ou de « départementaliser » le domaine public maritime. Il n'existe pas, comme dans le cas du domaine public terrestre, de domaine maritime départemental ou communal.

Par conséquent, je crois que l'amendement que je propose donne entièrement, et non partiellement, satisfaction à M. le sénateur.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 8, pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 13, ainsi modifié.

(L'article 13 est adopté.)

Article 14.

M. le président. « Art. 14. — La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte. »

Par amendement n° 7, MM. Cherrier, de Bourgoing et les membres du groupe de l'U.R.E.I. proposent d'ajouter *in fine* de cet article l'alinéa suivant :

« Dans les territoires d'outre-mer où il n'existe pas d'administrateurs des affaires maritimes, d'officiers de port, d'officiers de port adjoints, les pouvoirs qui leur sont dévolus à l'article 10 sont exercés par le délégué du Gouvernement de la République ou par l'un de ses représentants. »

La parole est à M. de Bourgoing.

M. Philippe de Bourgoing. Cet amendement s'explique par son texte même et cette addition est semblable à la disposition insérée dans le projet de loi relatif à la police des épaves.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marie Girault, rapporteur. La commission des lois a examiné cet amendement et lui a donné un avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Il est également favorable.

M. le président. Personne ne demande la parole?...
Je mets aux voix l'amendement n° 7, accepté par la commission et par le Gouvernement.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole?...
Je mets aux voix l'article 14, ainsi complété.
(L'article 14 est adopté.)

Article 15.

M. le président. « Art. 15. — 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. »

Par amendement n° 6, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose de 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. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marie Girault, rapporteur. C'est tout aussi simple que précédemment.

Cet amendement a un double objet : d'abord il est rédactionnel ; ensuite, il permet d'introduire, dans le dispositif proposé par le projet de loi, la substitution de la nouvelle législation à la loi actuellement en vigueur.

Il a paru de bonne méthode à la commission des lois de faire état du texte de base modifié par les lois qui ont suivi plutôt que de la loi « fondamentale » de 1964 et des lois subséquentes, comme si elles n'étaient pas intégrées à la première.

Tel est l'objet de l'amendement n° 6, qui ne devrait pas rencontrer, à mon avis, d'opposition de la part du Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Effectivement, monsieur le président, cet amendement apporte une utile précision de caractère pratique que le Gouvernement ne peut qu'approuver.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 6, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 15 est ainsi rédigé.

Article 16.

M. le président. « Art. 16. — 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. » — (Adopté.)

Vote sur l'ensemble.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi.

M. René Regnault. Je demande la parole, pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Regnault.

M. René Regnault. Monsieur le secrétaire d'Etat, nous étions favorables à votre projet de loi avant même que nous n'en commencions la discussion. Cette dernière ayant permis de l'améliorer dans le bon sens, c'est pour nous une raison supplémentaire de le voter.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

INTERVENTION DES AUTORITÉS MARITIMES EN CAS DE DANGER DE POLLUTION MARINE

M. le président. Nous passons à la discussion des articles du projet de loi relatif à l'intervention des autorités maritimes en cas de danger de pollution marine.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — L'article 16 de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 16. — Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article II-4 de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'inter-

vention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, l'armateur ou le propriétaire du navire, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, engin ou plate-forme peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger.

« Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers.

« Les dispositions prévues aux premier et deuxième alinéas du présent article s'appliquent également aux navires, aéronefs, engins ou plates-formes en état d'avarie ou accidentés sur le domaine public maritime, dans les ports maritimes et leurs accès.

« La fourniture des prestations de biens et de services nécessaires à l'exécution des mesures prises en application du présent article ou de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, peut être obtenue soit par accord amiable, soit par réquisition.

« Le montant des indemnités dues par l'Etat est déterminé dans les conditions prévues par les titres II, IV et V de l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions de biens et services.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — L'article 18 de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 précitée est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 18. — Les dispositions de la présente loi sont applicables aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte. Les notifications prévues à l'article 2 ci-dessus sont faites au délégué du Gouvernement dans le territoire ou la collectivité ou à l'un de ses représentants. » — (Adopté.)

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

— 5 —

RENOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires économiques et du Plan et la commission des affaires sociales demandent que leur soit renvoyée, pour avis, la proposition de loi de MM. Paul Girod, Jacques Valade, Paul Séramy, Jean Madelin et Jean-Pierre Fourcade tendant à compléter la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat (urgence déclarée) (n° 53, 1982-1983), dont la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les renvois pour avis sont ordonnés.

— 6 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif aux marchés à terme réglementés de marchandises.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 273, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan. (Assentiment.)

— 7 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Claude Mont, Kléber Malecot, Auguste Chupin, Roger Boileau, Rémi Herment, Henri Le Breton, André Bohl, Jean-Marie Rausch, Roger Poudonson et Louis Virapoullé une proposition de loi relative au logement des instituteurs.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 270, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 8 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Daniel Hoeffel un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi relatif aux candidats admis au deuxième concours interne d'entrée à l'Ecole nationale d'administration (session 1930) (n° 263, 1982-1983).

Le rapport sera imprimé sous le n° 271 et distribué.

J'ai reçu de M. Louis Virapoullé un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, rendant applicables le code pénal, le code de procédure pénale et certaines dispositions législatives dans les territoires d'outre-mer (n° 212, 1982-1983).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 272 et distribué.

— 9 —

DEPOT D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Jean-Pierre Fourcade un avis présenté au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sur la proposition de loi de MM. Paul Girod, Jacques Valade, Paul Séramy, Jean Madelain et Jean-Pierre Fourcade tendant à compléter la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat (urgence déclarée) (n° 53, 1982-1983).

L'avis sera imprimé sous le numéro 274 et distribué.

J'ai reçu de M. Jacques Valade un avis présenté au nom de la commission des affaires économiques et du Plan sur la proposition de loi de MM. Paul Girod, Jacques Valade, Paul Séramy, Jean Madelain et Jean-Pierre Fourcade tendant à compléter la

loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat (urgence déclarée) (n° 53, 1982-1983).

L'avis sera imprimé sous le numéro 275 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Madelain un avis présenté au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi de MM. Paul Girod, Jacques Valade, Paul Séramy, Jean Madelain et Jean-Pierre Fourcade tendant à compléter la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat (urgence déclarée) (n° 53, 1982-1983).

L'avis sera imprimé sous le numéro 276 et distribué.

— 10 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 28 avril 1983, à quinze heures et le soir :

1. Eloge funèbre de M. Charles Durand.

2. Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant les articles L. 417 et L. 418 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre (n° 242 à 255 [1982-1983], M. Charles Bonifay, rapporteur de la commission des affaires sociales).

(Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.)

3. Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant diverses mesures relatives aux prestations de vieillesse (n° 235 et 251 [1982-1983], M. Louis Boyer, rapporteur de la commission des affaires sociales).

(Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.)

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

Organisme extraparlémentaire.

En application du décret n° 83-132 du 23 février 1983, M. le président du Sénat a désigné le 8 avril 1983 M. Michel Miroudot pour siéger au sein du Comité consultatif national d'éthique pour les sciences de la vie et de la santé.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 27 AVRIL 1983

Application des articles 76 à 78 du règlement.

Stockage des déchets dangereux.

364. — 27 avril 1983. — L'affaire récente des déchets toxiques de Seveso a mis en lumière le problème très préoccupant du stockage de tels produits dans des décharges prévues à cet effet. Il est apparu, notamment, que des substances parfois extrêmement dangereuses peuvent être accumulées sur le territoire d'une commune sans même que les autorités locales en soient informées.

Aussi, M. Charles Lederman demande à Mme le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la qualité de la vie, quelles mesures elle compte prendre pour que de telles situations ne puissent se perpétuer.

Apurement du passif des entreprises.

365. — 27 avril 1983. — M. Pierre Gamboa, tout en prenant acte du caractère positif de la loi n° 81-927 du 15 octobre 1981 visant à placer les activités des tribunaux de commerce sous le contrôle des parquets, attire l'attention de M. le ministre de la justice sur les profondes méconnaissances et incompréhensions que manifestent trop souvent ces juridictions à l'égard des problèmes industriels et des actions déployées pour revitaliser les entreprises en difficulté. Il lui demande de bien vouloir lui faire savoir les dispositions qu'il compte prendre pour remédier à cet état de fait, pour la période transitoire qui précédera la refonte des textes législatifs qu'envisage le Gouvernement et qui doivent être soumis au Parlement.

Accord C.E.E.-Japon sur l'électronique.

366. — 27 avril 1983. — M. Maurice Schumann demande à M. le ministre de l'industrie et de la recherche si l'accord conclu entre la commission des communautés européennes et le Japon ne lui semble pas lourd de dangers pour l'industrie électronique européenne en général et française en particulier.

ABONNEMENTS

ÉDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
Codes.	Titres.	Francs.	Francs.	
Assemblée nationale :				
Débats :				
03	Compte rendu	91	361	Téléphone } Renseignements : 575-62-31 Administration : 578-61-39
33	Questions	91	361	
Documents :				
07	Série ordinaire	506	946	TÉLEX 201176 F DIRJO-PARIS
27	Série budgétaire	162	224	
Sénat :				
05	Débats	110	270	Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : — 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ; — 27 : projets de lois de finances.
09	Documents	506	914	
N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.				
Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.				

Le Numéro : 2,15 F.