

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 octobre 1981

PROPOSITION DE LOI

*tendant à modifier la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964
modifiée sur la pollution de la mer par les hydrocarbures.*

PRÉSENTÉE

Par M. Gérard EHLERS, Mmes Marie-Claude BEAUDEAU, Danièle BIDARD, MM. Serge BOUCHENY, Raymond DUMONT, Jacques EBERHARD, Pierre GAMBOA, Jean GARCIA, Bernard HUGO, Paul JARGOT, Charles LEDERMAN, Fernand LEFORT, Mme Hélène LUC, M. James MARSON, Mme Monique MIDY, MM. Louis MINETTI, Jean OOGHE, Mme Rolande PERLICAN, MM. Marcel ROSETTE, Guy SCHMAUS, Camille VALLIN, Hector VIRON et Marcel GARGAR,

Sénateurs.

(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.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La pollution de la mer par les hydrocarbures revêt toujours des conséquences graves qui peuvent même devenir dramatiques.

Il est donc normal qu'une réglementation vienne sanctionner les responsables de cette pollution.

La loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 portant modification de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 sur la pollution de la mer par les hydrocarbures, votée après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, comporte de nombreuses aberrations en sanctionnant parfois anormalement et toujours de façon excessive les capitaines de navire.

Il apparaît en effet nécessaire de respecter les principes suivants :

Le capitaine d'un navire est un salarié investi de responsabilités particulières certes, néanmoins il sert l'armateur ou le propriétaire du navire qui l'a choisi.

L'embauche de capitaines français sur les navires français est, compte tenu de la formation des officiers dans nos Ecoles nationales de la Marine marchande et le haut niveau des brevets français, une garantie de qualification et de sécurité.

L'armateur ou le propriétaire du navire doit en tout état de cause, conformément au principe énoncé par l'article L. 260-1 du Code du travail, être civilement responsable des condamnations prononcées contre le capitaine, même si celui-ci n'a pas respecté les ordres ou instructions reçues.

Il n'y a plus aucune raison à l'heure actuelle pour qu'il en soit autrement, la situation du capitaine d'un navire étant tout à fait comparable en fait à celle du directeur d'une entreprise.

Ceci n'exclut pas, bien sûr, les sanctions disciplinaires encourues par le capitaine en cas de faute personnelle.

Sur le plan pénal proprement dit, un individu coupable d'infraction doit en assumer les conséquences et subir une peine proportionnelle à la faute commise.

Il est donc nécessaire de distinguer la faute involontaire excusable, qui n'engendre qu'une réparation civile (due par l'armateur ou le propriétaire), la faute si grave qu'elle est inexcusable, proche de la faute intentionnelle, et la faute intentionnelle. Les deux dernières catégories de faute justifient, outre la réparation civile, une condamnation pénale.

En cas de responsabilité pénale du capitaine, il apparaît juste que l'armateur ou le propriétaire qui a donné des instructions et bénéficié des actes frauduleux, subisse également une sanction dissuasive.

Le capitaine coupable doit subir une peine à la fois en fonction du délit commis et de ses facultés.

Ces considérations nous amènent à soumettre à votre approbation la proposition de loi suivante, tendant à supprimer et remplacer la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 portant modification de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 sur la pollution de la mer par les hydrocarbures.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

L'armateur ou le propriétaire d'un navire est toujours responsable civilement des dommages causés par toute pollution accidentelle ou intentionnelle causée par un de ses navires.

Art. 2.

Le rejet consécutif à des mesures justifiées par la nécessité d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement n'est pas punissable pénalement.

De même, le rejet accidentel dû à une faute excusable n'entraîne pas de sanction pénale.

Art. 3.

Sera puni d'une amende de 10.000 F à 100.000 F et d'un emprisonnement de quinze jours à six mois 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, volontairement ou par faute grave inexcusable, d'infraction aux dispositions de l'article 3 de ladite Convention relatif aux interdictions du rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures.

Les peines d'emprisonnement seront celles prévues par le Code pénal pour homicide et blessures involontaires en cas de mort ou blessure d'homme.

Art. 4.

Sera puni des peines prévues à l'article 3, tout capitaine d'un navire français non soumis aux stipulations de la Convention mentionnée à l'article 3 qui aura commis volontairement ou par faute grave inexcusable les actes interdits par l'article 3 ci-dessus.

Art. 5.

Les peines prévues aux articles 2 et 3 ci-dessus sont applicables à toute personne autre que le capitaine qui aura causé un rejet volontairement ou par faute grave inexcusable et à toute personne qui aura donné des instructions en ce sens ou incité à commettre ces actes.

Art. 6.

La loi 79-5 du 2 janvier 1979 est abrogée, à l'exception de ses articles 3 et 4.

Art. 7.

Les dispositions de la présente loi sont applicables à tous les navires français et étrangers.

Art. 8.

La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.