

N° 120

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 décembre 1982.

PROJET DE LOI

*sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité
à bord des navires et la prévention de la pollution,*

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. PIERRE MAUROY,

Premier Ministre,

PAR M. LOUIS LE PENSEC,

Ministre de la Mer.

(Renvoyé 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.)

Mer et littoral. — Crimes, délits et contraventions - Logement des équipages - Peines - Pollutions et nuisances - Sécurité des navires.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La loi n° 67-405 du 20 mai 1967 fixe les règles applicables en vue d'organiser la prévention des accidents de mer en édictant les règles de sécurité applicables aux navires.

L'évolution des faits et du droit rend nécessaire un remaniement complet de ce texte.

Il a paru préférable d'abroger la loi du 20 mai 1967 plutôt que de la modifier compte tenu des nombreuses modifications à apporter qui portent sur les points suivants :

- extension de l'objet de la loi aux questions relatives aux dispositifs de prévention de la pollution par les navires ;
- définition plus précise des navires visés par le texte ;
- liste des personnels chargés de l'inspection des navires et de ceux habilités à constater les infractions pour tenir compte de la création de nouveaux corps ;
- procédures de transmission des procès-verbaux et règles de compétences des tribunaux ;
- élargissement des catégories de personnes dont les comportements peuvent être réprimés dans le cadre de la loi ;
- augmentation du montant des amendes.

1. — La modification la plus importante consiste à ajouter à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité et l'hygiène, des dispositions concernant la prévention de la pollution par les navires. Ces dernières prescriptions ont été adoptées au plan international par la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978 qui va entrer en vigueur le 2 octobre 1983. Bien que les dispositions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et celles relatives à la prévention de la pollution diffèrent par leur objet, ces conventions visent l'une et l'autre en grande partie le même but qui consiste, par des contrôles préventifs, à maintenir en état les navires et leur équipement afin de prévenir les accidents. Ce sont les mêmes personnels techniques et les mêmes procédures de contrôle qui sont utilisés à ces fins.

2. — La présente loi donne une définition des navires qui lui sont soumis ; il s'agit d'une part des navires visés par les conventions internationales, d'autre part des autres navires définis à l'article 2 du projet.

3. — Depuis la modification apportée à la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 par la loi n° 76-517 du 14 juin 1976, des changements sont intervenus dans les statuts des agents chargés de l'inspection des navires ainsi que de la recherche et de la constatation des infractions en matière de sécurité des navires. Le projet de loi tient compte de ces modifications dans la liste figurant aux articles 3 et 4 des personnels habilités à intervenir.

La possibilité pour les officiers et agents de police judiciaire d'intervenir pour la constatation des infractions à bord des navires français, implicite dans la loi précédente, est clairement précisée.

4. — Le texte définit également la procédure de transmission des procès-verbaux et les règles de compétence des tribunaux à l'égard des navires français ; les navires étrangers ne sont pas, conformément au principe de la compétence de l'état du pavillon, soumis à la compétence pénale de l'état territorial mais seulement assujettis de la part de celui-ci à des contrôles à caractère technique assortis le cas échéant de mesures administratives de sauvegarde.

5. — La loi du 20 mai 1967 visait le propriétaire ou l'armateur, le capitaine du navire et les fabricants ou vendeurs de matériel de sécurité.

Il est apparu nécessaire d'ajouter à ces personnes, d'une part, celles qui participent au transport des marchandises dangereuses dont le commerce par voie maritime s'est particulièrement développé, et d'autre part, les constructeurs de navires.

6. — Les montants des amendes en cas de délit ont été augmentés. Conformément aux dispositions de l'article 34 de la Constitution et à la jurisprudence du Conseil constitutionnel, seules les infractions définies par la loi ou une convention internationale peuvent être sanctionnées de peines correctionnelles, les autres infractions définies par voie réglementaire étant punies de peines contraventionnelles.

L'entrée en vigueur de la loi se fera en deux étapes selon la nature des dispositions :

— pour celles concernant la prévention de la pollution, à compter de l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ;

— pour les autres dispositions à compter de l'entrée en vigueur des textes réglementaires pris pour l'application de la loi.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre de la Mer,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décrète :

Le présent projet de loi sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre de la Mer qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

La présente loi est applicable aux navires français visés par les conventions internationales dont la liste est fixée à l'article 6.

Elle est également applicable :

1° Aux navires français non mentionnés à l'alinéa précédent, à l'exception des navires énumérés au deuxième alinéa de l'article 2 ;

2° Dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat, aux navires étrangers touchant un port français.

Art. 2.

Sous réserve d'autres définitions données par les conventions internationales dont la liste est fixée à l'article 6, est considéré comme navire, tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage.

Pour l'application du 1° du deuxième alinéa de l'article 1^{er}, sont considérés :

1° Comme navires de guerre, tous les bâtiments, y compris les navires auxiliaires, inscrits sur la liste officielle des bâtiments de guerre ;

2° Comme transports de troupes, tous les navires affectés au transport des personnes appartenant aux forces armées, et ce pendant la durée de cette affectation exclusivement ;

3° Comme navires affectés aux transports maritimes de défense, tous les navires dont l'Etat s'est assuré la disposition en vertu de l'ordonnance du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense ;

4° Comme navires de l'Etat armés par des personnels militaires, tous les navires armés en permanence par un équipage composé de militaires et affectés au service exclusif des armées.

Art. 3.

La délivrance, le renouvellement et la validation des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution sont subordonnés à des visites du navire.

Au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage, les personnes embarquées ou le milieu marin, son départ peut être interdit ou ajourné après visite.

Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder à ces visites ou y participer :

1° Les administrateurs des affaires maritimes ;

2° Les inspecteurs de la navigation et du travail maritime ;

3° Les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande ;

4° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

5° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;

6° Les médecins de gens de mer ;

7° Les fonctionnaires de l'administration des Postes et Télécommunications chargés du contrôle des installations radio-électriques ;

8° Les inspecteurs relevant de la Direction générale de l'aviation civile ;

9° Les contrôleurs des affaires maritimes (branche technique) ;

10° Les syndics des gens de mer ;

11° Les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;

12° Les gendarmes maritimes ;

13° Les membres des commissions de visite ;

14° Le personnel des sociétés de classification agréées.

Ces visites sont effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 4.

Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, à la présente loi et aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires, font l'objet d'un constat établi par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime.

En outre, les contrôleurs des affaires maritimes (branche technique), les syndics des gens de mer, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes peuvent constater les infractions dans les domaines particuliers de leur compétence, sur les navires dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie réglementaire. Ils peuvent également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires.

Art. 5.

Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article 4 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire. En ce qui concerne les infractions commises sur des navires français, les procès-verbaux 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 du quartier d'immatriculation du navire.

Les infractions aux dispositions des conventions dont la liste figure à l'article 6 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 immatriculé.

A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent.

Art. 6.

Sera puni d'une amende de 1 000 F à 50 000 F le constructeur, l'armateur ou le propriétaire qui enfreint les stipulations des conventions internationales suivantes :

— Convention n° 92 sur le logement des équipages, adoptée le 18 juin 1949 par l'Organisation internationale du travail, en ce qui concerne l'habitabilité et l'hygiène ;

— Convention internationale sur les lignes de charge faite à Londres le 5 avril 1966, en ce qui concerne les conditions de délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires ;

— Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole du 17 février 1978, en ce qui concerne la délivrance des certificats de prévention de la pollution, l'organisation des contrôles des navires et les dispositions relatives à la prévention de la pollution, à l'exclusion des rejets ;

— Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974, en ce qui concerne la construction des navires, la protection contre l'incendie, les installations électriques, la sécurité de la navigation, le transport des grains et des marchandises dangereuses, les radio-communications, le sauvetage, la délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires ;

— Protocole relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 17 février 1978, en ce qui concerne la délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires, la construction des navires, la protection contre l'incendie, les installations électriques, la sécurité de la navigation.

La même peine est applicable à toutes les autres personnes qui participent aux opérations de chargement, de déchargement et d'emballage ainsi qu'aux opérations de manutention et qui ne respectent pas les stipulations des conventions internationales susmentionnées, en ce qui concerne le transport des grains et des marchandises dangereuses.

Art. 7.

Sera puni d'une amende de 1 000 F à 100 000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou d'une de ces deux peines seulement tout armateur ou propriétaire de navire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité ou certificat de prévention de la pollution en cours de validité.

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires doivent faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers dont ils assurent la conduite, sous les peines prévues à l'alinéa précédent.

Le capitaine qui a commis une des infractions visées à l'article précédent ou au premier alinéa du présent article est passible des mêmes peines que le propriétaire ou l'armateur.

Art. 8.

Sera punie d'une amende de 1 000 F à 100 000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage exigée.

Les mêmes peines sont applicables aux fabricants qui, ayant obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage pour un prototype de navire ou de matériel de sécurité ou de prévention de la pollution, livrent un matériel de série qui n'est pas identique à ce prototype.

Art. 9.

Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues aux articles précédents peuvent être portées au double en cas de récidive.

Art. 10.

Les dispositions de l'alinéa 1^{er}, 1° et 2°, de l'article 177 du Code pénal sont applicables aux membres des commissions de visite prévues par un décret en Conseil d'Etat.

Les dispositions de l'article 179 du même Code sont applicables aux armateurs et aux propriétaires de navires ainsi qu'à leurs capitaines et autres représentants.

Dans tous les cas, les deux derniers alinéas de l'article 180 du Code pénal sont applicables aux faits prévus au présent article.

Art. 11.

La présente loi est applicable à la collectivité territoriale de Mayotte.

Art. 12.

La loi n° 67-405 du 20 mai 1967 et la loi n° 76-517 du 14 juin 1976 qui l'a modifiée cesseront d'être applicables, sauf dans les Territoires d'Outre-Mer, à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 13.

Les dispositions de la présente loi qui concernent la prévention de la pollution entreront 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 qu'elle a été modifiée par le Protocole du 17 février 1978.

Les autres dispositions de la présente loi entreront en vigueur à une date qui sera fixée par décret en Conseil d'Etat et au plus tard le 1^{er} septembre 1984.

La référence de la présente loi est substituée à la référence à la loi du 20 mai 1967 dans tous les textes contenant une telle disposition.

Fait à Paris, le 2 décembre 1982.

Signé : PIERRE MAUROY.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre de la Mer,

Signé : Louis LE PENSEC.