

N° 415

**SÉNAT**

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2006-2007

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 juillet 2007

## **PROJET DE LOI**

*relatif à la nationalité des équipages de navires,*

PRÉSENTÉ

au nom de M. FRANÇOIS FILLON,

Premier ministre,

par M. JEAN-LOUIS BORLOO,

ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement  
et de l'aménagement durables

*(Renvoyé à la commission des Affaires économiques, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement).*



## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames, Messieurs,

Ce projet de loi comporte deux chapitres. Le premier chapitre porte sur le critère de nationalité des équipages de navires battant pavillon français. En raison des modifications du critère de nationalité pour l'accès aux fonctions de capitaine et de son suppléant, qui peuvent désormais ne plus être de nationalité française, le second chapitre adapte les procédures et prérogatives conférées aux capitaines en matière pénale et de sécurité du navire.

### **CHAPITRE I<sup>ER</sup>. - DISPOSITIONS RELATIVES AU CRITÈRE DE NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES**

Les dispositions du chapitre I<sup>er</sup> sont consacrées, pour l'essentiel, à la nationalité du capitaine et à celle de l'officier chargé d'assurer sa suppléance.

Les fonctions de capitaine et de second ont été réservées jusqu'à présent aux ressortissants français. Or, l'article 39 du traité instituant la Communauté européenne relatif à la liberté de circulation des travailleurs à l'intérieur de la Communauté n'autorise pas le maintien de telles dispositions à l'exception de certains emplois dans l'administration publique (article 39 paragraphe 4).

Aussi, un certain nombre de pays européens ont déjà ouvert les fonctions de capitaine aux ressortissants communautaires. À titre d'exemple, peuvent être cités, sans que cette liste soit exhaustive, les pays suivants : Belgique, Luxembourg, Royaume-Uni, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Estonie, Roumanie.

De plus, la Cour de justice des Communautés européennes s'est prononcée sur la question de la nationalité du capitaine et de l'officier assurant sa suppléance dans le cadre des arrêts ANAVE et ANKER du 30 septembre 2003. L'arrêt ANAVE concernait des emplois de capitaine et de second de la marine marchande espagnole et l'arrêt ANKER portait sur les fonctions de capitaine de navires allemands pratiquant la petite pêche hauturière.

Selon la Cour de justice des Communautés européennes, le recours à la dérogation à la libre circulation des travailleurs ne saurait être justifié du seul fait que des prérogatives de puissance publique sont attribuées par le droit national aux titulaires des emplois en cause. Encore faut-il que ces prérogatives soient effectivement exercées de façon habituelle par lesdits titulaires et ne représentent pas une part très réduite de leurs activités.

Or, la Cour de justice des Communautés européennes a considéré que les prérogatives de puissance publique dont sont investis les capitaines et leur second, telles que certains pouvoirs de coercition et d'enquête, ne sont pas exercées de façon habituelle et ne représentent qu'une part très réduite de leur activité.

Dans un arrêt du 23 juin 2004, la chambre criminelle de la Cour de cassation, en reprenant l'argumentation de la Cour de justice des Communautés européennes, a jugé contraire au droit communautaire l'exigence d'un capitaine de nationalité française à bord d'un navire de pêche battant pavillon français.

Le 15 février dernier, la Commission européenne a saisi la Cour de justice des Communautés européennes d'un recours en manquement contre la France, estimant que le maintien dans sa législation d'une réserve de nationalité pour l'exercice des fonctions de capitaine de navires et de second contraire aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 39 du Traité CE.

Il est donc nécessaire de prendre en compte ces évolutions et de modifier en ce sens les dispositions législatives concernées, tout en maintenant des exigences en matière de compétences professionnelles et de maîtrise de la langue française.

L'**article 1<sup>er</sup>** du chapitre I<sup>er</sup> modifie le deuxième alinéa de l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime pour élargir l'exercice des fonctions de capitaine et de l'officier chargé de sa suppléance aux ressortissants communautaires ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse sur le fondement de l'accord conclu avec la Communauté européenne et ses États membres sur la libre circulation des personnes le 21 juin 1999.

La vérification du niveau de connaissance de la langue française nécessaire à la tenue des documents de bord et à l'exercice des prérogatives

de puissance publique du capitaine sera effectuée dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'État.

En conséquence de l'ouverture des fonctions de capitaine et de l'officier chargé de sa suppléance, la disposition « Les autres membres de l'équipage » figurant dans la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926 doit être modifiée. Elle s'expliquait par la distinction des conditions de nationalité entre d'une part, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, et d'autre part, les autres membres de l'équipage ressortissants communautaires. Désormais, cette distinction n'a plus lieu d'être et le mot « autres » doit être supprimé. C'est pourquoi, le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> remplace l'expression : « Les autres membres de l'équipage » par : « Les membres de l'équipage ».

L'**article 2** modifie le deuxième alinéa de l'article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français en autorisant, dans les mêmes conditions, l'accès aux fonctions de capitaine et de l'officier chargé de sa suppléance aux ressortissants communautaires ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

Enfin, l'**article 3** abroge l'article 221 du code des douanes qui n'était qu'une simple reprise des dispositions de l'article 3 du code du travail maritime.

## **CHAPITRE II. - DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÉROGATIVES DU CAPITAINE EN MATIÈRE PÉNALE ET DE SÉCURITÉ DU NAVIRE**

L'ouverture des fonctions de capitaine et de son suppléant aux ressortissants communautaires nécessite l'adaptation de certaines dispositions de la loi du 17 décembre 1926 modifiée « portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande » qui concernent les pouvoirs conférés aux capitaines en matière pénale et de sécurité du navire.

En effet, l'éventualité que le capitaine d'un navire battant pavillon français puisse ne pas être de nationalité française est de nature à poser la question de la constitutionnalité de l'exercice de prérogatives de puissance publique par une personne de nationalité étrangère. Aux termes de l'avis n° 370.452 du Conseil d'État en date du 25 novembre 2004, il a ainsi été précisé qu'en application du principe de valeur constitutionnelle selon lequel la défense de l'ordre public et la protection des libertés relèvent des seules autorités nationales, un acte de police dès lors qu'il

implique l'usage de la contrainte et qu'il est susceptible de conduire à une privation de liberté, ressortit à l'exercice des conditions essentielles de la souveraineté nationale : de tels actes ne peuvent donc en principe être exécutés que par une autorité publique française, ou du moins sous son contrôle.

Or, les articles 28 et 30 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, dans leur rédaction actuelle, permettent au capitaine d'un navire battant pavillon français de faire arrêter et de consigner une personne à bord du navire. Aussi, dans l'attente de la nécessaire réforme de ce code, appelée à faire l'objet d'un autre projet de loi, est-il nécessaire de prévoir dès à présent, dès lors que le capitaine d'un navire battant pavillon français ne serait plus nécessairement de nationalité française, les dispositions législatives adéquates afin de lever cet obstacle.

Ainsi, il est désormais prévu que les prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité du navire, par ailleurs réduites et redéfinies au regard des nécessités actuelles, s'exercent sous le contrôle du procureur de la République.

L'**article 4** redéfinit et encadre les pouvoirs du capitaine en matière de mesures de sécurité et d'enquête, désormais limités à certains actes énumérés et exercés sous le contrôle des autorités judiciaires françaises, et non plus investis comme actuellement, de la totalité des pouvoirs prévus par le code de procédure pénale en matière d'enquête préliminaire.

De plus, cet article précise les suites à donner aux mesures prises par le capitaine lorsque le navire fait escale soit dans un port français soit dans un port étranger.

L'**article 5** rend applicables sur l'ensemble du territoire de la République les dispositions de l'article 4. Cet article a pour objet de rendre applicables dans les collectivités d'outre-mer régies par le principe de spécialité les dispositions qui instaurent un contrôle de l'autorité judiciaire sur le capitaine de navires lorsqu'il agit en matière pénale et de sécurité et ce alors même que, dans ces collectivités, la règle selon laquelle le capitaine est de nationalité française n'est pas modifiée par le présent projet de loi.

## **PROJET DE LOI**

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décrète :

Le présent projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### **CHAPITRE I<sup>ER</sup> DISPOSITIONS RELATIVES AU CRITÈRE DE NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES**

#### **Article 1<sup>er</sup>**

Le deuxième alinéa de l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est remplacé par les deux alinéas suivants :

« À bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les modalités de vérification de cette dernière condition.

« Les membres de l'équipage sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi. »

## **Article 2**

Le deuxième alinéa de l'article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est remplacé par l'alinéa suivant :

« À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressés, précise les modalités de vérification de cette dernière condition. »

## **Article 3**

L'article 221 du code des douanes est abrogé.

**CHAPITRE II**  
**DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÉROGATIVES**  
**DU CAPITAINE EN MATIÈRE PÉNALE**  
**ET DE SÉCURITÉ DU NAVIRE**

**Article 4**

Les articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art. 28.* - Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62, et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale. Les articles 55, 59, 66, 67 et les premier et deuxième alinéas de l'article 76 du code de procédure pénale sont applicables. Ses constatations et ses diligences sont inscrites au livre de discipline. Il en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 qui peut ordonner le déroutement du navire. Lorsqu'il est fait application de l'article 28-2, le capitaine conduit la personne consignée devant l'officier de police judiciaire le plus proche.

« Il constate les contraventions commises à bord sur le livre de discipline.

« *Art. 28-1.* - Le capitaine prend toutes mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

« *Art. 28-2.* - A la demande du procureur de la République compétent au titre de l'article 37 ou avec son accord, le capitaine peut ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée.

« En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine. Il informe dès le début de celle-ci le procureur compétent afin de recueillir son accord.

« *Art. 29.* - Le capitaine transmet sans délai les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 28 à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe le premier port français où le navire fait escale ou le port d'immatriculation du navire. Dans les conditions prévues aux troisième alinéa et suivants de l'article 33, celle-ci saisit le président du tribunal maritime commercial, ou transmet dans les cinq jours l'original au procureur de la République compétent au titre de l'article 37.

« *Art. 30.* - Lorsqu'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit a été commis à bord et que le navire fait escale dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire qui se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine et le cas échéant vérifier les conditions de consignation des personnes mises en cause. L'autorité consulaire peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 28.

« Si le caractère de l'infraction nécessite une mesure de contrainte, l'autorité consulaire informe sans délai le procureur de la République saisi en application de l'article 29 qui peut ordonner le maintien à bord de la personne mise en cause en vue de son rapatriement. Le dossier de la procédure est transmis par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité au procureur qui informe l'autorité administrative qui l'a saisi. »

## **Article 5**

Les dispositions de l'article 4 s'appliquent sur l'ensemble du territoire de la République.

Fait à Paris, le 25 juillet 2007

Signé : FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,

Signé : JEAN-LOUIS BORLOO