

N° 280

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 avril 2005

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, modifiant certaines dispositions législatives relatives aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer,

Par M. André BOYER,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Serge Vinçon, président ; MM. Jean François-Poncet, Robert Del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Plancade, Philippe Nogrix, Mme Hélène Luc, M. André Boyer, vice-présidents ; MM. Simon Loueckhote, Daniel Goulet, Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, André Rouvière, secrétaires ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, MM. Francis Giraud, Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Robert Hue, Joseph Kergeris, Robert Laufoaulu, Louis Le Pensec, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Jacques Pelletier, Daniel Percheron, Jacques Peyrat, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Yves Rispat, Josselin de Rohan, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 1549, 1658 et T.A. 404

Sénat : 253 (2004-2005)

Mer et littoral.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. UNE RÉGLE ESSENTIELLE: LA « LOI DU PAVILLON »	7
A. UN PRINCIPE FONDATEUR	7
B. QUI CONNAÎT DES AMÉNAGEMENTS LIMITÉS	7
1. <i>Des aménagements territoriaux</i>	7
2. <i>Des restrictions sectorielles</i>	8
C. MAIS UNE EMPRISE CROISSANTE DES ETATS COTIERS	9
II. LE PROJET DE LOI : SÉCURISER LES PROCÉDURES ET TRANSPOSER EN DROIT INTERNE LES POSSIBILITÉS OFFERTES PAR LE DROIT INTERNATIONAL	10
A. LA LOI DU 15 JUILLET 1994.....	10
1. <i>Des dérogations nécessaires aux règles de procédure pénale</i>	11
2. <i>L'étendue des mesures de contrôle et de coercition</i>	11
a) Les mesures générales	11
b) Les dispositions spécifiques au trafic de stupéfiants	12
B. LE PROJET DE LOI	13
1. <i>Sécuriser les procédures</i>	13
a) Supprimer la référence à la Convention de Vienne pour le trafic de stupéfiants.....	13
b) Préciser le contenu des mesures de coercition.....	13
c) Prendre en considération l'accord a priori d'un Etat du pavillon.....	14
2. <i>L'insertion de dispositions relatives au trafic de migrants</i>	14
a) Les stipulations du protocole de Palerme	14
b) Les dispositions du projet de loi	15
3. <i>Les modifications apportées par l'Assemblée nationale</i>	16
EXAMEN DES ARTICLES	17
• <i>Article 1er Nature des pouvoirs de l'Etat en mer</i>	17
• <i>Article 2 Exercice de mesures de coercition au nom de l'Etat du pavillon</i>	17
• <i>Article 3 Application de la loi dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger</i>	18
• <i>Article 4 Exercice de mesures de coercition pendant le transit consécutif à une opération de déroutement</i>	19
• <i>Article 5 Suppression de la référence à la Convention de Vienne dans l'intitulé du titre II de la loi du 15 juillet 1994</i>	20
• <i>Article 6 Élargissement des pouvoirs de police en mer en matière de stupéfiants à tout navire battant pavillon d'un Etat ayant sollicité ou agréé une intervention</i>	20
• <i>Article 7 Autorité responsable de l'exécution des opérations outre-mer</i>	21
• <i>Article 8 Modification de l'intitulé chapitre Ier du titre II</i>	22
• <i>Article 9 Définition des pouvoirs de police des commandants de bord</i>	22
• <i>Article 10 Compétence des juridictions françaises - Possibilité d'ordonner la destruction des embarcations</i>	23
• <i>Article 11 Compétence de la juridiction du port de déroutement outre-mer</i>	24

- *Article 12 Dispositions relatives à la lutte contre l'immigration clandestine*..... 25
- *Article 13 Application aux collectivités d'outre-mer*..... 29

EXAMEN EN COMMISSION..... 31

TABLEAU COMPARATIF 33

Mesdames, Messieurs,

La Convention des Nations-unies sur le droit de la mer, signée le 10 décembre 1982, dite convention de Montego Bay, réaffirme le **principe de la liberté des mers**, principe qui n'admet qu'un faible nombre d'aménagements.

La liberté de navigation est un enjeu stratégique essentiel pour les puissances maritimes.

Les impératifs de la sécurité maritime, de la lutte contre les trafics et de la protection de l'environnement ont cependant conduit à apporter certaines dérogations au principe de la liberté des mers, notamment par le renforcement des prérogatives de l'Etat côtier.

Le présent projet de loi, modifiant la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle de l'Etat en mer, adopté par l'Assemblée nationale le 8 octobre 2004, a pour objet de tirer les conséquences en droit interne des différentes modifications intervenues en droit international de la mer et permettant à notre pays de déroger, dans certains cas, à la règle du pavillon dans les espaces ne relevant pas de sa juridiction.

Votre rapporteur rappellera dans un premier temps le droit existant avant d'aborder les modifications introduites par le présent projet de loi.

I. UNE RÉGLE ESSENTIELLE: LA « LOI DU PAVILLON »

A. UN PRINCIPE FONDATEUR

« Les eaux de la haute mer sont l'archétype de l'espace international. Insusceptibles d'appropriation, elles sont libres de tout pouvoir domanial d'un Etat quelconque ; les activités qui s'y déploient obéissent à des règles que chaque Etat établit pour ses ressortissants (...) et c'est à lui qu'il appartient, sur le même fondement, de les faire respecter par ses opérations matérielles. »¹

L'article 90 de la Convention de Montego Bay prévoit que tout Etat a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon et dans les eaux internationales, **l'ordre public à bord obéit donc au droit de l'Etat du pavillon.**

B. QUI CONNAÎT DES AMÉNAGEMENTS LIMITÉS

1. Des aménagements territoriaux

Entre le rivage et la haute mer, on observe une diminution progressive des compétences des Etats riverains, à mesure que l'on s'éloigne du rivage en passant des eaux intérieures à la mer territoriale, puis au plateau continental et à la zone économique exclusive, les eaux de cette dernière pouvant comprendre une éventuelle zone contiguë.

La mer territoriale peut s'étendre à douze milles marins (plus douze autres milles pour la zone contiguë), la zone économique exclusive et le plateau continental prenant ensuite le relais dans la zone des deux cents milles.

La mer territoriale est partie intégrante du territoire de l'Etat, la liberté de navigation y est exclue, sauf exercice du droit de passage inoffensif.

Au delà de la mer territoriale, l'Etat côtier doit se conformer aux principes internationaux. Dans la zone contiguë, il peut exercer des contrôles en vue de prévenir et de réprimer les infractions aux règlements douaniers, fiscaux et sanitaires.

Bien que n'appartenant pas à la haute mer, la zone économique exclusive est soumise au même régime pour ce qui est de la liberté de

¹ Combacau-Sur, *Droit international public*, Montchrestien

navigation, les droits spécifiques de l'Etat côtier ne lui sont reconnus que pour l'exploration, la conservation et la gestion des ressources naturelles biologiques ou minérales, la recherche scientifique marine et la préservation du milieu. C'est sur ce dernier fondement qu'a été instaurée la zone de protection écologique en Méditerranée, qui permet, dans certains cas, de restreindre la liberté de navigation.

2. Des restrictions sectorielles

L'exercice de compétences de police en haute mer à l'égard des navires battant pavillon étranger est lié à **la constatation d'infractions internationalement définies** :

- La traite des **esclaves** (art. 99 de la convention de Montego Bay) ;

- La **piraterie** (art. 100 à 107 de la Convention de Montego Bay). Cette disposition n'a rien de désuet ni d'exotique puisque les actes de piraterie sur des navires ont été multipliés par trois au cours des dix dernières années¹. En outre, les moyens des pirates modernes sont des équipements militaires et des technologies avancées qui leur permettent d'intervenir en haute mer. Tout Etat est autorisé à se saisir d'un navire pirate ou sous le contrôle de pirates, le navire étant alors réputé sans pavillon ;

- Les **émissions prohibées de radio ou de télédiffusion** à destination des Etats côtiers (art. 109 de la convention de Montego Bay).

Ces infractions entraînent un droit de visite et d'arraisonnement du navire, qui sont également ouverts si le navire n'arbore aucun pavillon et n'est plus, dans ce cas, sous la juridiction d'un Etat.

Le **trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes** (art. 108 de la convention de Montego Bay) est également incriminé internationalement et des conventions internationales établissent une coopération internationale pour sa répression : la convention unique sur les stupéfiants du 30 mars 1961, la Convention de Vienne du 21 février 1971 et son protocole du 25 mars 1972. Plus récemment, la Convention de Vienne du 10 décembre 1988 élargit la coopération entre Etats. Le trafic de stupéfiants est donc également identifié comme une infraction susceptible d'ouvrir des mesures de contrôle et de coercition mais de **façon non automatique, sous réserve de l'accord ou de la demande de l'Etat du pavillon**.

En dehors de ces cas, seule la recherche d'identité par une enquête de pavillon est possible.

¹ Pour 2003, le bureau maritime international a recensé 445 attaques de piraterie, dont 42 % dans le détroit de Malacca.

La liberté des mers restant la règle, on observe toutefois une emprise croissante des Etats côtiers, devant la nécessité de faire face à un certain nombre de risques et de menaces.

C. MAIS UNE EMPRISE CROISSANTE DES ETATS COTIERS

Le **droit de poursuite** exercé en haute mer par l'Etat riverain à partir de ses eaux intérieures, mer territoriale ou zone contiguë pour réprimer une infraction à ses lois et règlements est une règle classique, codifiée par l'article 111 de la Convention de Montego Bay qui l'étend aux infractions spécifiques aux règlements concernant la zone économique et le plateau continental. Il doit être exercé de façon continue et s'interrompt lorsque le navire poursuivi pénètre dans la mer territoriale d'un autre Etat.

En matière de **protection de l'environnement**, la liberté des mers et la seule règle du pavillon peuvent également faire l'objet de restrictions. Par la signature de l'accord de Malaga, le 26 novembre 2002, la France et l'Espagne ont convenu d'interdire la circulation des navires à risque¹, dans le périmètre de leur zone économique exclusive respective, érigée, en Méditerranée, en Zone de protection écologique (ZPE). Cette mesure anticipe sur la mise en place par l'OMI de « zones maritimes particulièrement vulnérables », où de telles exclusions de navigation seraient possibles.

En matière de **police des pêches**, l'Accord des Nations unies sur les pêcheries en haute mer, signé le 4 décembre 1995 et entré en vigueur fin 2001 a recours à la notion de « patrimoine commun de l'humanité » pour autoriser les Etats parties à un accord régional de conservation et de gestion ou à un arrangement de pêche régionale à « *arraisonner et inspecter les navires de pêche battant le pavillon d'un autre Etat partie au présent accord (...) pour assurer le respect des mesures de conservation et de gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs institués par ladite organisation ou ledit arrangement* ». Si après inspection, il y a présomption d'infraction grave et que l'Etat du pavillon n'intervient pas, les inspecteurs ont le pouvoir de dérouter le navire vers le port approprié le plus proche. Cet Accord ne se réfère donc plus à l'accord de l'Etat du pavillon mais à son intervention ou non, une fois informé.

¹ c'est à dire qui transportent des matières dangereuses ou sont anciens.

II. LE PROJET DE LOI : SÉCURISER LES PROCÉDURES ET TRANSPOSER EN DROIT INTERNE LES POSSIBILITÉS OFFERTES PAR LE DROIT INTERNATIONAL

La convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes, signée à Vienne le 20 décembre 1988 avait été à l'origine des adaptations de notre droit interne réalisées par la loi de 1994.

D'autres instruments internationaux peuvent aujourd'hui servir de fondement à l'exercice par l'Etat de pouvoirs de contrôle en mer, notamment le protocole additionnel à la convention des nations unies contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, signé à New York le 15 décembre 2000 en même temps que la Convention de Palerme à laquelle il se rattache. Il ouvre de nouvelles possibilités d'intervention d'un Etat dans les espaces maritimes ne relevant pas de sa souveraineté.

Le présent projet de loi tire les conséquences en droit interne des progrès de la coopération internationale en mer et apporte les modifications nécessaires au droit existant pour conforter la sécurité juridique des procédures.

A. LA LOI DU 15 JUILLET 1994

Le principal apport de la Convention de Vienne est de **rendre possible l'intervention en haute mer sur un navire battant pavillon étranger**, avec l'accord de l'Etat du pavillon et de prévoir de larges possibilités pour les modalités et les effets de cette intervention.

La loi du 15 juillet 1994 a mis en place des procédures de contrôle et ouvert la possibilité de recourir à des moyens de coercition à l'encontre de navires étrangers dans les cas où le droit international l'autorisait en haute mer (piraterie, transport d'esclaves...) et visait à l'origine, dans les eaux territoriales, la police des pêches ; elle a été complétée par la loi du 29 avril 1996 qui comporte des dispositions spécifiques à la recherche, la constatation, la poursuite et le jugement des trafics de stupéfiants commis en mer.

Elle s'applique aux navires français dans tous les espaces maritimes et aux navires étrangers « *dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française ainsi qu'en haute mer conformément au droit international* ».

Le titre II de la loi, qui comprend des dispositions spécifiques au trafic de stupéfiants, précise que ces dispositions s'appliquent, outre aux navires battant pavillon français, **aux navires battant pavillon d'un Etat partie à la convention de Vienne à la demande ou avec l'accord de l'Etat du pavillon**, ainsi qu'aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.

1. Des dérogations nécessaires aux règles de procédure pénale

Dans son article 1^{er}, la loi habilite les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer à exécuter et à faire exécuter, en dehors des eaux territoriales, les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la législation et la réglementation française.

Pour le cas particulier du trafic de stupéfiants, le décret du 28 mai 1997, pris sur le fondement de l'article 12 de la loi prévoit **l'habilitation individuelle par le préfet maritime des personnels appelés à rechercher les infractions et qui n'ont pas la qualité d'officier de police judiciaire** : les officiers de la marine et les fonctionnaires des Affaires maritimes commandant un bâtiment de l'Etat ainsi que, lorsqu'ils sont embarqués, les officiers de la marine nationale brevetés fusiliers, les commissaires de la marine, les administrateurs des Affaires maritimes et les officiers du corps technique et administratif de la marine. Peuvent également être habilités les fonctionnaires ou officiers commandants de bord des aéronefs de l'Etat à l'exclusion des avions de chasse.

La loi déroge à certaines règles de procédure pénale pour tenir compte des spécificités de la haute mer. Elle tient compte notamment des délais de navigation nécessaires pour appliquer les règles de la transmission du procès-verbal au procureur de la République de la juridiction compétente, de la garde à vue et de la présentation à un magistrat.

Les « heures ouvrables » pour la réalisation des perquisitions et des saisies, telles que définies par l'article 59 du code de procédure pénale, ne sont pas applicables.

2. L'étendue des mesures de contrôle et de coercition

a) Les mesures générales

La première étape prévue par la loi de 1994 est la **reconnaissance du navire**, l'identification de la nationalité du bâtiment est en effet déterminante. Les autorités habilitées peuvent ensuite ordonner la **visite du navire** ; lorsque

l'accès à bord est matériellement impossible ou a été refusé, le commandant peut ordonner le **déroutement du navire** vers une position ou vers un port.

Le commandant peut exercer le droit de poursuite du navire étranger dans les conditions prévues par le droit international.

Dans l'hypothèse où le capitaine du navire refuse de se prêter à ces différentes mesures, le commandant peut, après sommations, **recourir à des mesures de coercition** comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force.

Les mesures de coercition et l'emploi de la force en mer

Ces mesures de coercition sont définies par le décret en Conseil d'Etat n° 95-411 du 19 avril 1995. Elles comprennent les **tirs d'avertissements**, qui visent à stopper le navire, **l'action de vive force**, qui peut conduire à la prise de contrôle du navire, et sont autorisées par le Préfet maritime ou le délégué du Gouvernement outre-mer.

Dans les cas où les tirs d'avertissement et l'action de vive force sont restés sans effet, le préfet maritime ou le délégué du Gouvernement outre mer peut demander au Premier ministre d'autoriser l'ouverture du **tir au but**. Cette autorisation est donnée après avis du ministre des Affaires étrangères. Le tir au but est précédé de nouvelles sommations, il n'est pas dirigé contre des personnes et les projectiles utilisés ne sont pas explosifs.

Le décret précise que ses dispositions s'appliquent sans préjudice de l'exercice de la légitime défense et qu'elles ne font pas obstacle à l'exercice des compétences particulières des agents des administrations disposant de pouvoirs spécifiques en matière d'emploi de la force.

b) Les dispositions spécifiques au trafic de stupéfiants

Certains pouvoirs de police judiciaire sont conférés aux agents spécialement habilités, pour **rechercher et constater l'infraction de trafic de stupéfiants en haute mer**.

Lorsqu'il décide la visite du navire, le commandant peut ainsi faire procéder à **la saisie** des produits stupéfiants découverts et des objets ou documents qui paraissent liés à un trafic de stupéfiants.

Il a également le pouvoir de dresser un **procès-verbal** qui servira de base aux poursuites judiciaires.

B. LE PROJET DE LOI

1. Sécuriser les procédures

a) Supprimer la référence à la Convention de Vienne pour le trafic de stupéfiants

Dans l’Affaire du Winner, bâtiment battant pavillon cambodgien arraisonné par la marine française au large des côtes d’Afrique de l’Ouest, la Cour de cassation **n’a pas jugé nécessaire le recours au fondement de la convention de Vienne**, à laquelle le Cambodge n’était pas partie, pour assurer la légalité de l’arraisonnement du navire effectué avec l’accord de l’Etat du pavillon dans le cas précis du trafic de stupéfiants. Elle a jugé suffisant le fondement de l’article 108 de la Convention de Montego Bay qui stipule que « *tout Etat qui a de sérieuses raisons de penser qu’un navire battant son pavillon se livre à un trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d’autres Etats pour mettre fin à ce trafic* ». En revanche, l’Etat signataire de la Convention de Vienne qui procède à l’arraisonnement du navire, en l’espèce la France, doit se conformer, pour l’exécution des opérations d’interception, aux règles qu’elle prescrit et peut ainsi s’appuyer sur les stipulations de son article 17, relatifs aux mesures de coercition. **En l’espèce, la Cour a considéré que la compétence de l’Etat du pavillon n’était pas exclusive dans l’hypothèse où il donnait son accord à une demande d’intervention.**

Il semble cependant préférable de **supprimer la seule référence à la convention de Vienne**, dans la mesure où des mesures de contrôle et de coercition peuvent être exercées sur le fondement d’autres instruments internationaux, notamment les accords de coopération régionale adoptés sur la base de la Convention de Vienne, tel que l’accord de San José, une fois qu’il sera entré en vigueur.

b) Préciser le contenu des mesures de coercition

Le projet de loi précise également que, pendant la durée du transit nécessaire aux opérations de déroutement, les agents de l’Etat dûment habilités peuvent prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d’assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

c) Prendre en considération l'accord a priori d'un Etat du pavillon

L'Accord de coopération régionale sur la répression du trafic illicite aérien et maritime dans les Caraïbes, signé à San José le 10 avril 2003, entre les pays continentaux ou insulaires de la Caraïbe¹ au titre de la Convention de Vienne, établit les conditions de la lutte contre les narcotrafics dans la zone en mettant en place une large coopération et en **prévoyant la possibilité pour les Etats de donner leur accord, a priori, pour l'intervention des autres partis sur un navire battant son pavillon.**

Il permet à un Etat partie de prendre des mesures de coercition, y compris dans les eaux territoriales d'un autre Etat partie, par délégation de celui-ci.

Trois options sont ouvertes :

- l'autorisation systématique ;
- l'autorisation, à défaut d'une réponse dans les quatre heures de l'Etat du pavillon à une demande d'intervention d'un autre Etat partie ;
- l'autorisation expresse d'intervention, ce qui correspond au droit actuel de la Convention de Vienne.

En conséquence, le projet de loi prévoit la possibilité pour les Etats de donner leur accord *a priori* pour l'intervention des autres parties sur un navire battant leur pavillon ou dans leurs eaux territoriales.

2. L'insertion de dispositions relatives au trafic de migrants

a) Les stipulations du protocole de Palerme

Signé à New York le 15 décembre 2000, le protocole additionnel à la convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée, dite Convention de Palerme, portant sur la lutte contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, prévoit des stipulations comparables à celles de la Convention de Vienne relatives au trafic de stupéfiants : la possibilité de prendre des mesures de contrôle et de coercition à l'égard d'un navire se livrant au trafic de migrants, après autorisation de l'Etat du pavillon.

Comme la convention de Palerme, le protocole contre les trafics illicites de migrants est un **texte à vocation pénale**, son objet principal, défini à l'article 6, étant d'imposer aux Etats parties de prévoir, dans leur droit pénal,

¹ A France, le Costa Rica, les Etats-Unis, Haïti, le Honduras, le Nicaragua, les Pays-bas et la République dominicaine.

trois catégories d'incriminations, dont le trafic illicite de migrants, défini comme le fait d'assurer, afin d'en tirer directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale d'un étranger ou d'un non-résident sur le territoire d'un Etat partie,

Le protocole oblige également les parties à conférer le caractère de **circonstance aggravante** au fait de mettre en danger la vie ou la sécurité des migrants ou de leur infliger un traitement inhumain ou dégradant.

La France a satisfait à ses obligations par la loi du 26 novembre 2003 relative à la maîtrise de l'immigration, au séjour des étrangers en France et à la nationalité en incriminant le trafic de migrants et en réprimant les infractions de mise en danger des étrangers et celles qui « ont pour effet de soumettre les étrangers à des conditions de vie, de transport, de travail ou d'hébergement incompatibles avec la dignité de la personne humaine ».

En dehors des dispositions pénales, le protocole comporte trois articles spécifiques sur le **trafic illicite des migrants par mer**. Il s'agit de généraliser des mesures d'assistance et de coopération qui sont déjà prévues en matière de lutte contre les trafiquants de drogue. En pratique, **l'article 8 autorise un Etat tiers à intervenir sur un navire soupçonné de participer à un trafic de migrants**, soit à la demande, soit après accord de l'Etat dont le navire bat le pavillon. Les Etats parties s'engagent à répondre sans retard à toute demande qui leur serait transmise en ce sens par un Etat tiers susceptible d'arraisonner le navire.

Instrument de coopération, le protocole n'est toutefois pas fondateur de pouvoirs coercitifs pour les Etats signataires qui n'y trouveront pas de base juridique à l'application d'une politique répressive en mer. Il revient donc au projet de loi de constituer cette base juridique.

b) Les dispositions du projet de loi

Le projet de loi reprend, s'agissant de la lutte contre le trafic de migrants, des **dispositions similaires à celles en vigueur pour la lutte contre le trafic de stupéfiants**.

Le **champ d'application est identique**, il couvre les navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention ainsi que les navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.

Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire se livre au trafic de migrants, les personnels habilités chargés de la surveillance en mer peuvent prendre les **mesures de contrôle et de coercition prévues par la loi**. Le commandant peut faire procéder à la saisie des objets

ou des documents liés aux infractions, les placer sous scellés et ordonner le déroutement d'un navire.

Tout comme pour le trafic de stupéfiants, le texte établit la **compétence des juridictions françaises** lorsque des accords internationaux le prévoient ou avec l'accord de l'Etat du pavillon.

3. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

L'Assemblée nationale a apporté, pour l'essentiel, des modifications à caractère rédactionnel à ce projet de loi.

Elle ainsi tiré les conséquences de la codification du titre Ier de la loi au livre V du code de la Défense.

Elle a apporté certaines précisions de nature à sécuriser la procédure en prévoyant, par exemple, que l'absence de remise d'une copie du procès-verbal à la personne intéressée en matière de trafic de migrants n'entache pas pour autant la procédure de nullité. Cette précision est rendue nécessaire par la difficulté d'identification des passeurs en matière de trafic de migrants. Elle a également adopté un amendement de fond, celui-là, prévoyant la possibilité pour le procureur de la République d'ordonner, dans les collectivités d'outre-mer, la destruction des embarcations dépourvues de pavillon ayant servi à commettre les deux types d'infraction visés par loi, le trafic de stupéfiants et le trafic de migrants. Un amendement similaire relatif aux infractions en matière de pêche n'a pas été adopté. Cette mesure de destruction, dont l'effet est très dissuasif, est mise en œuvre depuis quelques temps en Guyane pour l'orpaillage clandestin. Elle est placée sous le contrôle du Procureur et ne sera pas systématique.

*

* *

Le présent projet de loi conforte et complète de façon opportune le dispositif existant. Il vient à l'appui du mouvement engagé depuis plusieurs années d'une protection renforcée de nos approches maritimes, de plus en plus soumises à des risques et menaces d'ordre écologique, économique, ou sécuritaire.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

Nature des pouvoirs de l'Etat en mer

Le présent article modifie l'intitulé de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, pour substituer le terme de « *police* » à celui de « *contrôle* ».

Les pouvoirs définis par la loi ne se limitent pas à la seule notion de contrôle puisqu'ils peuvent aller jusqu'à la recherche d'infractions spécifiques et à l'exercice de pouvoirs de coercition.

Le terme de police comprend à la fois l'exercice du maintien de l'ordre public en mer, la police administrative qui englobe la notion de contrôle, et la recherche et la constatation d'infractions spécifiques, la police judiciaire qui rend nécessaire une habilitation individuelle des personnels.

Cette dénomination paraît effectivement plus appropriée.

L'Assemblée nationale a adopté un amendement rédactionnel à cet article pour tenir compte de la codification du livre I de la loi n° 94-589 au titre II du livre V du code de la Défense et qui modifie, dans les mêmes termes, l'intitulé du chapitre unique.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 1er **sans modification**.

Article 2

Exercice de mesures de coercition au nom de l'Etat du pavillon

L'article 1^{er} de la loi n° 94-589, codifié à l'article L.1521-2 du code de la Défense, **habilite les commandants des bâtiments de l'Etat** et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer **à exercer les mesures de contrôle et de coercition** prévues par le droit international et la législation française.

Le projet de loi étend cette habilitation aux mesures prises après accord et par délégation de l'Etat du pavillon, ou de l'Etat côtier lorsque l'intervention a lieu, à sa demande, ou sur un navire battant son pavillon dans ses eaux territoriales, deux cas de figure qui peuvent être prévus par des

instruments internationaux, notamment en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants et, désormais, en matière de lutte contre le trafic de migrants.

Il s'agit donc de préciser, par ce nouvel alinéa, que les bâtiments et aéronefs de l'Etat sont fondés en droit, à intervenir pour le compte d'un autre Etat, en prenant les mesures prévues par le droit international, c'est à dire les mesures décrites plus haut, de reconnaissance, de visite, de déroutement et les mesures de coercition (tirs d'avertissements, action de vive force et tir au but).

L'Assemblée nationale a adopté cet article sans modification autre que rédactionnelle, pour tenir compte de la codification.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 2 **sans modification.**

Article 3

Application de la loi dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger

Le présent article complète l'article 2 de la loi du 15 juillet 1994, codifié à l'article L 1521-1 du code de la Défense, qui détermine le champ d'application de la loi pour l'étendre **aux navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger, ses eaux territoriales ou sa zone contigüe.**

L'entrée dans les eaux territoriales d'un autre Etat met fin au droit de poursuite exercé en haute mer par un Etat depuis ses propres eaux territoriales, elle met également fin aux prérogatives d'un Etat en matière de contrôle et de coercition en haute mer dans les cas d'incriminations spécifiques.

Dans la mesure où des accords internationaux peuvent prévoir l'accord d'un Etat partie pour l'intervention d'autres Etats parties dans ses eaux territoriales – c'est le cas de l'accord de San José, précédemment évoqué -, il convient que la loi puisse autoriser les commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat à intervenir dans ces eaux.

L'Assemblée nationale a adopté cet article sans modification autre que rédactionnelle, pour tenir compte de la codification.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 3 **sans modification.**

Article 4

Exercice de mesures de coercition pendant le transit consécutif à une opération de déroutement

L'article 5 de la loi du 15 juillet 1994, codifié à l'article L. 1521-5 du code de la défense, est relatif au déroutement des navires et prévoit les conditions dans lesquelles il peut être effectué.

Dans l'échelle des mesures de contrôle, le déroutement peut être ordonné lorsque l'accès à bord pour la visite du navire a été refusé ou qu'il s'est trouvé matériellement impossible.

Il peut également être ordonné indépendamment de mesures de contrôle exercées par un navire dans quatre cas énumérés par la loi : en application du droit international, en vertu de dispositions législatives ou réglementaires particulières, pour l'exécution d'une décision de justice ou à la demande d'une autorité qualifiée en matière de police judiciaire.

Le déroutement peut s'opérer vers un port ou vers une position à partir de laquelle l'Etat du pavillon peut, par exemple prendre la suite des opérations.

La loi de 1994 ne définit pas précisément les prérogatives des commandants de bord pendant la durée du transit consécutif aux opérations de déroutement. Le délai nécessaire pour rejoindre un port peut atteindre plusieurs semaines, au cours desquelles il peut être nécessaire de s'assurer de la personne des trafiquants présents sur le navire arraisonné.

A cet égard, l'article 17 c de la Convention de Vienne prévoit « *la prise de mesures appropriées à l'égard des personnes qui se trouvent à bord* ». Dans son arrêt du 15 janvier 2003, rendu sur l'affaire du Winner, la Cour de cassation a considéré que « *ce texte emporte pour le moins la possibilité, pour l'autorité maritime responsable, de limiter si nécessaire la liberté d'aller et de venir de l'équipage du navire arraisonné, sauf à vider cette disposition de toute signification* ». Elle a estimé que « *compte tenu du comportement résolument agressif* » de l'équipage, du trafic effectivement découvert à bord, et de l'impossibilité matérielle d'appliquer les règles ordinaires de la garde à vue, le fait d'avoir consigné les membres de l'équipage dans leur cabine ne constituait pas une rétention illégale.

La précision apportée par le projet de loi permet de conforter la sécurité juridique des opérations de déroutement et d'éviter la nullité des procédures qui leur font suite. Elle s'inscrit dans la logique du texte de la Convention de Vienne.

L'Assemblée nationale a adopté cet article sans modification autre que rédactionnelle, pour tenir compte de la codification.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 4 **sans modification.**

Article 5

Suppression de la référence à la Convention de Vienne dans l'intitulé du titre II de la loi du 15 juillet 1994

Introduit par la loi n° 96-359 du 29 avril 1996, le titre II de la loi du 15 juillet 1994 avait pour but de transposer en droit interne les stipulations de la Convention de Vienne aménageant le principe de la liberté de navigation pour tenir compte de l'impératif de la lutte contre le trafic de stupéfiants, et plus particulièrement son article 17, détaillant les mesures de coercition.

Non seulement cette référence n'est pas nécessaire mais une interprétation littérale du texte pourrait faire obstacle à une intervention sur un navire battant pavillon d'un Etat non partie à la Convention de Vienne, en dépit de son accord donné à l'intervention.

La jurisprudence n'a pas retenu cette interprétation restrictive du texte, faisant primer l'accord de l'Etat du pavillon pour apprécier la validité de la procédure. La Cour de cassation a ainsi considéré que si le Cambodge n'était pas partie à la Convention de Vienne, son accord permettait d'en appliquer les dispositions, sur le fondement de l'article 108 de la Convention de Montego Bay qui prévoit pour un Etat la possibilité de demander la coopération des autres parties lorsqu'un navire battant son pavillon se livre au trafic de stupéfiants.

La suppression de la référence à la Convention de Vienne permet également d'appliquer les stipulations d'autres accords bilatéraux et régionaux, tels que l'accord de San José, précédemment évoqué.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 5 **sans modification.**

Article 6

Élargissement des pouvoirs de police en mer en matière de stupéfiants à tout navire battant pavillon d'un Etat ayant sollicité ou agréé une intervention

Le présent article, qui définit le champ d'application de la loi, supprime la référence explicite à la Convention de Vienne contre le trafic

illicite de stupéfiants et de substances psychotropes. Les dispositions du titre II de loi, consacré à la lutte contre les stupéfiants s'applique par conséquent, conformément à la coutume, aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, mais aussi, de façon plus novatrice, aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention.

Les navires français auront donc la possibilité d'intervenir sur le fondement de la Convention de Vienne, pour les navires battant pavillon d'un Etat l'ayant ratifiée, sur les fondements d'accords bilatéraux ou régionaux de coopération du type de l'accord de San José, mais aussi sur le fondement d'une demande d'intervention ou d'un accord ponctuel, effectué par la voie diplomatique, hypothèse de l'arraisonnement du Winner.

L'Assemblée nationale a adopté cet article sans modification autre que rédactionnelle, pour tenir compte de la codification.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 6 **sans modification.**

Article 7

Autorité responsable de l'exécution des opérations outre-mer

Le présent article apporte une précision relative à l'autorité administrative supervisant l'exécution des opérations en matière de lutte contre les stupéfiants outre-mer.

Le décret n° 2004-112 du 6 février 2004, relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer, qui définit les pouvoirs du préfet maritime et lui confère « *autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer* », ne s'applique ni dans les territoires d'outre mer, ni dans les départements d'outre mer ni à saint Pierre et Miquelon.

Outre-mer, ce sont les dispositions du décret n° 79-413 du 25 mai 1979 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer au large des départements et territoires d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte, actuellement en cours de révision, qui s'appliquent.

Les délégués du Gouvernement prévus à l'article 1er du décret et les zones de compétence en mer de chacun d'eux sont les suivants :

« *Le préfet de la Martinique est délégué du Gouvernement dans les eaux bordant les côtes des départements des Antilles ;*

Le préfet de la Guyane est délégué du Gouvernement dans les eaux bordant les côtes de ce département.

Le préfet de la Réunion est délégué du Gouvernement dans les eaux bordant les côtes des terres françaises de l'océan Indien, ainsi que les Terres australes et antarctiques françaises.

Le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie et dépendances est délégué du Gouvernement dans les eaux bordant les côtes des territoires de Nouvelle-Calédonie et dépendances et de Wallis et Futuna.

Le haut-commissaire de la République en Polynésie française est délégué du Gouvernement dans les eaux bordant les côtes des territoires de Polynésie et de l'île de Clipperton.

Le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon est délégué du Gouvernement dans les eaux bordant les côtes de ce département. »

Les fonctions de commandant de zone maritime et d'autorité responsable des opérations ne sont donc pas confondues outre-mer comme en métropole, c'est pourquoi il est nécessaire de préciser le texte sur ce point.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 7 **sans modification.**

Article 8

Modification de l'intitulé chapitre Ier du titre II

Comme à l'article 5 et à l'article 6, la référence explicite à la Convention de Vienne est supprimée et remplacée dans l'intitulé du chapitre par des termes évoquant les cas de figure où l'accord de l'Etat du pavillon intervient et où le navire est sans pavillon.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 8 **sans modification.**

Article 9

Définition des pouvoirs de police des commandants de bord

Le présent article modifie l'article 14 de la loi du 15 juillet 1994 qui définit les mesures que peut prendre un commandant de bord lors de la visite

d'un navire sur lequel porte un soupçon de trafic de stupéfiants. Cet article, qui transposait en droit interne la Convention de Vienne, visait en référence son article 17, relatif aux mesures de contrôle, qui prévoit que sont prises, en cas de trafic constaté, les mesures appropriées portant sur les personnes et la cargaison.

Le présent article consiste en une nouvelle rédaction de l'article 14 de la loi de 1994 pour supprimer la référence à la Convention de Vienne et à son article 17.

Il prévoit la saisie et la mise sous scellés des produits stupéfiants découverts et des objets ou documents liés au trafic constaté, la possibilité d'ordonner le déroutement du navire ainsi que la remise aux autorités de l'Etat du pavillon du compte-rendu des mesures prises et des objets mis sous scellés dans l'hypothèse où aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français.

Les mesures que peut prendre le commandant pendant le transit consécutif aux opérations de déroutement sont, quant à elles définies au titre Ier du texte, applicable pour toutes les catégories d'infractions commises en mer.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 9 **sans modification.**

Article 10

Compétence des juridictions françaises - Possibilité d'ordonner la destruction des embarcations

Le présent article procède à une nouvelle rédaction de l'article 15 de la loi du 15 juillet 1994 pour supprimer la référence à la Convention de Vienne pour établir la compétence des juridictions françaises en cas d'infractions avérées.

Il prévoit que les auteurs ou complices d'infractions de trafic de stupéfiants commises en haute mer peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises dans trois cas :

- lorsque des accords internationaux le prévoient ;
- lorsque l'Etat du pavillon donne ponctuellement son accord, cet assentiment étant transmis par la voie diplomatique ;
- lorsque le navire n'arbore aucun pavillon ou est sans nationalité.

L'Assemblée nationale a adopté, avec l'avis favorable de la commission et du Gouvernement, un amendement à cet article, à l'initiative de M. Mansour Kamardine, député de Mayotte, prévoyant la possibilité pour le Procureur de la République, d'ordonner la destruction des embarcations ayant servi à commettre les infractions de trafic de stupéfiants en haute mer. Un sous-amendement du rapporteur de la commission de la Défense, Mme Marguerite Lamour a limité cette possibilité de destruction aux seules embarcations dépourvues de pavillon. La ministre de la Défense a précisé en séance publique que ces embarcations étaient très souvent dépourvues de pavillon, le sous-amendement ne vide donc pas la possibilité ouverte de tout contenu.

Cet amendement reprend un dispositif introduit à l'initiative de notre collègue Georges Othily à l'article 140 du code minier, par l'article 69 de la loi n° 2002-1138 du 9 septembre 2002 d'orientation et de programmation pour la justice et relatif à la destruction, « *lorsqu'il n'existe pas de mesures techniques raisonnablement envisageables* », des matériels ayant servi à commettre des infractions d'orpaillage clandestin. Depuis l'entrée en vigueur du texte, près de 50 moteurs ont fait l'objet d'une telle destruction avec un effet dissuasif indiscutable.

La procédure actuelle autorise la saisie des embarcations qui sont ensuite vendues par les services des domaines. Outre que le gardiennage des bâtiments se révèle coûteux, la revente permet parfois aux trafiquants de racheter leur embarcation et de poursuivre leurs activités.

Le dispositif proposé par le texte du projet de loi est strictement encadré. La procédure est laissée à l'appréciation du procureur de la République et n'est pas automatique. Elle est limitée aux seules infractions commises en haute mer et outre-mer et aux seuls bâtiments dépourvus de pavillon.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 10 **sans modification.**

Article 11

Compétence de la juridiction du port de déroutement outre-mer

Le présent article modifie l'article 17 de la loi du 15 juillet 1994 qui détermine les juridictions compétentes en cas de poursuites. La rédaction actuelle du texte prévoit une alternative en métropole en disposant que le tribunal compétent est soit le tribunal de grande instance situé au siège de la

préfecture maritime (Cherbourg, Brest ou Toulon), soit le tribunal de grande instance du port vers lequel le navire a été dérouté.

Outre-mer, le texte ne prévoyait que la compétence de la « *juridiction de première instance en matière correctionnelle* » située au siège du délégué du Gouvernement. Cette locution désigne dans la plupart des cas le tribunal de grande instance, et plus précisément le tribunal correctionnel, mais tient compte des différences d'appellation en fonction des territoires.

Le projet de loi aligne le régime de compétence des juridictions d'outre-mer sur celui de la métropole en prévoyant également la compétence de la juridiction du port de déroutement.

Il procède en outre à l'actualisation de la dénomination des territoires concernés en citant les îles Wallis et Futuna, à la Polynésie française et à la Nouvelle-Calédonie que ne recouvre plus le terme de « *territoires d'outre-mer* ».

Votre commission vous propose d'adopter l'article 11 **sans modification**.

Article 12

Dispositions relatives à la lutte contre l'immigration clandestine

Le présent article insère sept nouveaux articles (article 18 à 24) en deux chapitres réunis au sein d'un III consacré à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer dans la lutte contre l'immigration illicite par mer, qui se substitue à l'actuel III de la loi du 15 juillet 1994. Il transpose ainsi les possibilités offertes par le protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée, dit « *protocole de Palerme* », adopté à New York le 15 novembre 2000, signé par la France le 12 décembre 2000 et entré en vigueur le 28 janvier 2004.

Le protocole de Palerme définit le trafic illicite de migrants comme « *le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un Etat partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet Etat* ». L'expression « *entrée illégale* » désigne le franchissement de frontières et l'article 6 du Protocole, relatif à la définition des infractions pénales, prévoit que chaque Etat partie adopte des mesures législatives pour conférer le caractère d'infraction pénale au fait de tenter de commettre le trafic de migrants.

La structure en deux chapitres qui détaillent d'une part, les mesures susceptibles d'être prises et qui déterminent, d'autre part, la compétence des juridictions françaises est reprise, de même que le contenu du texte, des dispositions relatives au trafic de stupéfiants.

I. Définition des infractions (Art. 18)

Pour définir les infractions visées par le chapitre, le projet de loi fait référence aux différents textes s'appliquant en métropole, dans les départements d'outre-mer et à Saint Pierre et Miquelon, aux îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, à Mayotte et en Nouvelle Calédonie.

Ces textes prévoient un délit d'aide à l'entrée et au séjour irrégulier, tel que défini à l'article L. 622-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile : « *Toute personne qui aura, par aide directe ou indirecte, facilité ou tenté de faciliter l'entrée, la circulation ou le séjour irréguliers, d'un étranger en France* ». La loi française qualifie de la même façon l'aide à l'entrée illégale sur le territoire d'un Etat partie à la Convention de Schengen et sur le territoire d'un Etat partie au protocole de Palerme.

A la différence des termes retenus par le Protocole de Palerme, **notre droit n'exige donc pas que soit établie la preuve d'une motivation lucrative** pour l'aide à l'entrée et au séjour irrégulier.

Il exige en revanche que la personne en cause se trouve sur le territoire de la République, ce qui inclut les eaux territoriales et la zone économique exclusive, sur le territoire d'un Etat partie à la convention de Schengen ou sur le territoire d'un Etat partie au Protocole de Palerme, cette dernière précision ayant été introduite par la loi 2003-1119 du 26 novembre 2003.

L'article L. 622-5 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile reprend les **circonstances aggravantes** prescrites par le protocole de Palerme : « *Les infractions prévues à l'article L. 622-1 sont punies de dix ans d'emprisonnement et de 750 000 Euros d'amende :*

1° Lorsqu'elles sont commises en bande organisée ;

2° Lorsqu'elles sont commises dans des circonstances qui exposent directement les étrangers à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente ;

3° Lorsqu'elles ont pour effet de soumettre les étrangers à des conditions de vie, de transport, de travail ou d'hébergement incompatibles avec la dignité de la personne humaine ;(...) »

II. Champ d'application des pouvoirs de police en mer en matière d'immigration illicite (Art. 19)

Cet article définit le champ d'application de la recherche, de la constatation, la poursuite et le jugement des infractions précédemment définies.

Comme à l'article 6 du projet de loi, consacré à la lutte contre les stupéfiants, le champ d'application du texte en matière d'immigration illicite est défini par référence au titre Ier de la loi. Il peut donc s'appliquer dans les espaces maritimes situés sous la souveraineté d'un Etat étranger, en accord avec celui-ci. Le texte proposé pour l'article 19 ajoute, tout comme en matière de narcotrafic et conformément au protocole de Palerme, la possibilité d'une intervention sur des navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention ainsi que sur les navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.

III. Habilitation des commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat (Art. 20)

En dehors des eaux territoriales où le droit commun s'applique, le texte habilite les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat à exercer les mesures de contrôle et de coercition prévues par la loi lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner des infractions d'immigration illicites à bord d'un bâtiment concerné par la loi.

Les opérations s'effectuent sous l'autorité du préfet maritime ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer qui en avisent le procureur de la République.

IV. Mesures de contrôle et de coercition (Art. 21)

Le texte proposé par le projet de loi pour l'article 21 reprend les termes utilisés pour définir les mesures susceptibles d'être prises en cas de présomption de trafic de stupéfiants : le commandant peut faire procéder à la saisie des objets ou documents qui paraissent liés à l'infraction et qui sont placés sous scellés en présence du capitaine du navire. Afin de sécuriser la procédure, le texte prévoit que la mise sous scellés peut être effectuée en présence de toute personne se trouvant à bord.

Le commandant peut ordonner le déroutement du navire vers un port ou une position appropriés pour mener à bien les investigations nécessaires.

Le texte prévoit enfin la remise aux autorités de l'Etat du pavillon des objets ou documents placés sous scellés lorsque aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français.

V. Compétence des juridictions françaises (Art. 22)

Le chapitre II du titre III est relatif à la compétence des juridictions françaises. L'article 22 comporte des dispositions identiques à celles retenues en matière de trafic de stupéfiants en établissant la compétence des juridictions françaises dans trois hypothèses : lorsque les accords bilatéraux ou multilatéraux le prévoient, avec l'assentiment de l'Etat du pavillon, transmis par la voie diplomatique, ainsi que dans le cas où les infractions sont commises à bord d'un navire n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.

Le texte prévoit qu'une copie des documents est transmise dans les plus brefs délais, mais sans formalisme, au Procureur de la République.

VI. Procédure (Art. 23)

Le texte proposé pour l'article 23 s'inspire très largement des dispositions de l'article 16 de la loi du 15 juillet 1994, consacré au trafic de stupéfiants, pour la définition des procédures de constatation des infractions en matière d'immigration illicite.

Les personnels habilités à constater les infractions et à en rechercher les auteurs sont identiques. Le texte distingue ainsi les officiers de police judiciaire, que leur qualification autorise d'une façon générale à rechercher des infractions, les agents des douanes, qui peuvent être habilités par la loi à constater des infractions et les commandants des bâtiments de l'Etat, les officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Ces derniers doivent faire l'objet d'une habilitation individuelle lorsqu'ils prennent le commandement d'un bâtiment.

Le texte prévoit l'information préalable du Procureur de la République, sans formalisme et par tout moyen des opérations envisagées.

Il confère une valeur particulière aux procès verbaux dressés par les personnes intéressées en prévoyant qu'ils font foi jusqu'à preuve du contraire et que leur contenu ne pourra être contesté qu'au cours du déroulement de la suite de la procédure, une fois les poursuites judiciaires engagées.

Il aménage le délai de transmission des procès verbaux au procureur de la République en prévoyant un délai maximum de quinze jours. A la différence des dispositions relatives au trafic de migrants, le texte du projet de loi ne prévoyait la remise d'une copie du procès-verbal à la personne intéressée que « *dans la mesure du possible* », pour tenir compte de la difficulté d'identification des personnes en infraction. Il convient en effet de rappeler que tant le protocole de Palerme que la loi française exclut l'incrimination des victimes du trafic illicite de migrants et qu'il peut être malaisé de faire le départ entre le passeur et les migrants dont il a tenté de

favoriser l'entrée irrégulière. Considérant que le flou de cette formulation risquait de fragiliser la procédure en suscitant des contestations, l'Assemblée nationale a adopté, sur proposition de son rapporteur, un amendement précisant que le défaut de remise d'une copie du procès verbal ne fait pas obstacle à la procédure en l'entachant de nullité.

Les dispositions relatives aux perquisitions et aux saisies sont identiques à celles en vigueur en matière de stupéfiants. Elles prévoient l'autorisation, sauf en cas d'extrême urgence, du procureur de la République, en cherchant à concilier l'efficacité des opérations et les garanties procédurales.

Le texte prévoit la mise immédiate sous scellés des produits, documents ou objets saisis et déroge à la règle des heures ouvrables prévue par l'article 59 du code de procédure pénale, pour les perquisitions et les saisies. Sur ce dernier point, le projet de loi précise que la dérogation à cette règle doit être mentionnée par l'autorisation du procureur de la République, à la différence de ce que la loi prévoit en matière de stupéfiants.

L'Assemblée nationale a complété cet article, comme en matière de stupéfiants, par un amendement relatif à la destruction des embarcations ayant servi à commettre les infractions, adopté sur proposition de M. Mansour Kamardine, dans des termes presque identiques à ceux de l'amendement adopté pour les embarcations ayant servi au trafic de stupéfiants.

VII. Juridictions compétentes (Art. 24)

Le texte proposé pour l'article 24 reprend les dispositions de l'article 11 déterminant les juridictions compétentes en cas de poursuites. En métropole comme outre-mer, le tribunal compétent est celui situé au siège de l'autorité responsable des opérations ou celui du port de déroutement.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 12 **sans modification.**

Article 13

Application aux collectivités d'outre-mer

En application du principe de spécialité législative, le projet de loi mentionne expressément les territoires où la loi est applicable.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 13 **sans modification.**

En conséquence, votre commission vous propose d'adopter le projet de loi qui vous est soumis, dans la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent rapport lors de sa séance du 6 avril 2005.

A la suite de l'exposé du rapporteur, M. Robert Bret a estimé que le projet de loi consistait pour l'essentiel en une transposition des stipulations de textes internationaux. Il s'est interrogé sur la répartition entre les compétences nationales et les compétences européennes en mer. Il a par ailleurs relevé que si l'action de la marine semblait se développer dans le domaine des contrôles en mer, les services des douanes en revanche ne paraissaient plus être en capacité de répondre à ces missions.

Mme Catherine Tasca a considéré que le projet de loi améliorerait la sécurité juridique, mais qu'il convenait que les moyens mis en œuvre soient concordants. Or, a-t-elle estimé, la réduction des moyens des services des douanes est significative.

M. André Boyer, rapporteur, a rappelé que la commission l'avait chargé, avec M. Jean-Guy Branger, de préparer un rapport d'information sur l'action de l'Etat en mer qui devrait apporter des réponses au sujet des moyens mis en œuvre. Evoquant la réforme des moyens maritimes de la douane, il a insisté sur la nécessité d'apprécier l'évolution de la présence à la mer effective des moyens des douanes et non le seul nombre de bâtiments affectés à ses missions.

La commission a ensuite adopté le projet de loi.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer	Projet de loi modifiant la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer	Projet de loi modifiant certaines dispositions législatives relatives aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer	La commission propose d'adopter le projet de loi sans modification
	Article premier	Article premier	
	Dans l'intitulé de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, le mot : « contrôle » est remplacé par le mot : « police ».	Dans l'intitulé de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, <i>ainsi que dans l'intitulé du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code de la défense et dans celui de la section 1 de ce même chapitre</i> , le mot : « contrôle » est remplacé par le mot : « police ».	
TITRE I^{ER}			
DISPOSITIONS GÉNÉRALES			
Article premier	Article 2	Article 2	
Les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités, pour assurer le respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international ainsi que des lois et règlements de la République, à exercer et à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la législation et la réglementation française.	L'article 1 ^{er} de la même loi est complété par l'alinéa suivant : « Ils sont notamment habilités à exercer et à faire exercer au nom de l'Etat du pavillon ou de l'Etat côtier les mesures de contrôle et de coercition fixées en accord avec cet Etat. »	L'article <i>L. 1521-2</i> du code de la défense est complété par un alinéa ainsi rédigé : <i>(Alinéa sans modification)</i>	

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Propositions de la Commission —
<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>La présente loi s'applique :</p> <p>— aux navires français dans tous les espaces maritimes, sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international ;</p> <p>— aux navires étrangers dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française ainsi qu'en haute mer conformément au droit international.</p> <p>Elle ne s'applique ni aux navires de guerre étrangers, ni aux autres navires d'Etat étrangers utilisés à des fins non commerciales.</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>A l'article 2 de la même loi, il est ajouté un quatrième alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« — aux navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger, en accord avec celui-ci. »</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>Après le 2° de l'article <i>L. 1521-1 du code de la défense</i>, il est inséré un 3° ainsi rédigé :</p> <p>« 3° <i>Aux</i> navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger, en accord avec celui-ci. »</p>	
<p style="text-align: center;">Article 5</p> <p>Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant ou le commandant de bord peut ordonner le déroutement du navire vers la position ou le port appropriés.</p> <p>Le commandant ou le commandant de bord peut également ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés dans les cas suivants :</p> <p>— soit en application du droit international ;</p> <p>— soit en vertu de dispositions législatives ou réglementaires particulières ;</p> <p>— soit pour l'exécution d'une décision de justice ;</p> <p>— soit à la demande d'une autorité qualifiée en matière de</p>	<p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>A l'article 5 de la même loi, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, les agents mentionnés à l'article 1er peuvent prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord. »</p>	<p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>L'article <i>L. 1521-5 du code de la défense</i> est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Pendantà l'article <i>L. 1521-2</i> peuvent trouvant à bord. »</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>police judiciaire.</p> <p>Le commandant ou le commandant de bord désigne la position ou le port de déroutement en accord avec l'autorité de contrôle des opérations.</p>			
<p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS PARTICULIÈRES PORTANT ADAPTATION DE LA LÉGISLATION FRANÇAISE À L'ARTICLE 17 DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES CONTRE LE TRAFIC ILLICITE DES STUPÉFIANTS ET SUBSTANCES PSYCHOTROPES FAITE À VIENNE LE 20 DÉCEMBRE 1988.</p>	<p>Article 5</p> <p>L'intitulé du titre II de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« TITRE II</p> <p>« EXERCICE PAR L'ÉTAT DE SES POUVOIRS DE POLICE EN MER DANS LA LUTTE CONTRE LE TRAFIC ILLICITE DE STUPÉFIANTS ET SUBSTANCES PSYCHOTROPES »</p>	<p>Article 5</p> <p>L'intitulé du titre II de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 précitée est ainsi rédigé :</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>((Alinéa sans modification))</i></p>	<p>Article 5</p>
<p>Article 12</p>	<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>
<p>Article 13</p> <p>Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord de l'un des navires visés à l'article 12 et se trouvant en dehors des eaux territoriales, les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités à exécuter ou à faire exécuter, sous l'autorité du préfet maritime, qui en avise le procureur de la République, les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international et la présente loi.</p>	<p>Article 7</p> <p>A l'article 13 de la même loi, après les mots :</p> <p>« sous l'autorité du préfet maritime », sont insérés les mots :</p> <p>« ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer ».</p>	<p>Article 7</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p>Article 7</p>

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission —
<p align="center">CHAPITRE I^{er}</p> <p>Des mesures prises à la demande ou avec l'accord d'un Etat partie à la convention précitée faite à Vienne le 20 décembre 1988.</p>	<p align="center">Article 8</p> <p>L'intitulé du chapitre Ier du titre II de la même loi est ainsi modifié :</p> <p align="center">« CHAPITRE I^{er}</p> <p align="center">« Des mesures prises soit à l'encontre d'un navire n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, soit à la demande ou avec l'accord de l'État du pavillon ».</p>	<p align="center">Article 8</p> <p align="center"><i>(Sans modification)</i></p>	<p align="center">Article 8</p>
<p align="center">Article 14</p> <p>I. - Lorsqu'il décide la visite du navire, à la demande ou avec l'accord d'un Etat partie à la convention précitée, le commandant peut faire procéder à la saisie des produits stupéfiants découverts et des objets ou documents qui paraissent liés à un trafic de stupéfiants.</p> <p>Ils sont placés sous scellés en présence du capitaine du navire ou de toute personne se trouvant à bord de celui-ci.</p> <p>II. — Le commandant peut ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés lorsque des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées en mer doivent être diligentées à bord.</p> <p>Le déroutement peut également être ordonné vers un point situé dans les eaux internationales lorsque l'Etat du pavillon en formule expressément la demande, en vue de la prise en charge du navire.</p> <p>III. — Le compte rendu d'exécution des mesures prises en application de l'article 17 de la convention de Vienne ainsi que les produits, objets ou documents</p>	<p align="center">Article 9</p> <p>L'article 14 de la même loi est ainsi modifié :</p> <p>I. - Le premier alinéa du I est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p align="center">« A l'occasion de la visite du navire, le commandant peut faire procéder à la saisie des produits stupéfiants découverts et des objets ou documents qui paraissent liés à un trafic de stupéfiants. »</p> <p>II. - Le III est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p align="center">« III. - Le compte rendu d'exécution des mesures prises ainsi que les produits, objets ou documents placés sous scellés sont remis aux autorités de l'Etat du pavillon lorsque aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français. »</p>	<p align="center">Article 9</p> <p>L'article 14 de la même loi est ainsi modifié :</p> <p align="center">1° Le premier alinéa du I est ainsi rédigé :</p> <p align="center"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p align="center">2° Le III est ainsi rédigé :</p> <p align="center">« III. - Le compte rendu d'exécution des mesures prises <i>en application de la présente loi</i> ainsi que les produits.....</p> <p align="center">..... français. »</p>	<p align="center">Article 9</p>

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission —
<p>placés sous scellés sont remis aux autorités de l'Etat du pavillon lorsque aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français.</p>			
<p>Article 15</p>	<p>Article 10</p>	<p>Article 10</p>	<p>Article 10</p>
<p>Les auteurs ou complices d'infractions de trafic de stupéfiants commises en haute mer peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsque des accords bilatéraux ou multilatéraux ou des arrangements particuliers sont conclus entre les Etats parties à la convention de Vienne.</p>	<p>L'article 15 de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Les auteurs ou complices d'infractions de trafic de stupéfiants commises en haute mer peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsque des accords bilatéraux ou multilatéraux le prévoient ou avec l'assentiment de l'Etat du pavillon, ainsi que dans le cas où ces infractions sont commises à bord d'un navire n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.</p>	<p>L'article 15 de la même loi est ainsi rédigé :</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
<p>Les arrangements particuliers sont transmis par la voie diplomatique aux autorités françaises, accompagnés des éléments permettant de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants est commis sur un navire.</p>	<p>« L'assentiment mentionné à l'alinéa précédent est transmis par la voie diplomatique aux autorités françaises, accompagné des éléments permettant de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants est commis sur un navire. Une copie de ces documents est transmise par tout moyen et dans les plus brefs délais au procureur de la République. »</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
<p>Une copie de ces documents est transmise par tout moyen et dans les plus brefs délais au procureur de la République.</p>		<p><i>« Dans les départements et régions d'outre-mer, dans les collectivités d'outre-mer, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, le procureur de la République peut ordonner la destruction des seules embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre les infractions de trafic de stupéfiants commises en haute mer, constatées par procès-verbal, lorsqu'il n'existe pas de mesures techniques raisonnablement envisageables</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">Article 17</p> <p>En France métropolitaine, le tribunal compétent est soit le tribunal de grande instance situé au siège de la préfecture maritime, soit le tribunal de grande instance du port vers lequel le navire a été dérouté.</p> <p>Dans les départements et territoires d'outre-mer et dans les collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon, le tribunal compétent est la juridiction de première instance en matière correctionnelle située au siège du délégué du Gouvernement.</p> <p>En matière criminelle, les dispositions de l'article 706-27 du code de procédure pénale sont applicables.</p>	<p style="text-align: center;">Article 11</p> <p>Le deuxième alinéa de l'article 17 de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Dans les départements d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis-et-Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie, et dans les Terres australes et antarctiques françaises, le tribunal compétent est la juridiction de première instance en matière correctionnelle située soit au siège du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer soit au port vers lequel le navire est dérouté. »</p>	<p><i>pour empêcher définitivement le renouvellement de ces infractions. »</i></p> <p style="text-align: center;">Article 11</p> <p><i>(Article sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">Article 11</p>
<p style="text-align: center;">Titre III</p> <p>Dispositions diverses.</p>	<p style="text-align: center;">Article 12</p> <p>Le titre III de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p style="text-align: center;">« TITRE III</p> <p style="text-align: center;">« EXERCICE PAR L'ÉTAT DE SES POUVOIRS DE POLICE EN MER DANS LA LUTTE CONTRE L'IMMIGRATION ILLICITE PAR MER</p> <p>« Art. 18.- Les infractions visées au présent titre sont celles définies au I de l'article 21 de l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945 et commises en mer, au I de l'article 28 de l'ordonnance n° 2000-371 du 26 avril 2000 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers dans les îles Wallis-et-Futuna, au I de l'article 30 de</p>	<p style="text-align: center;">Article 12</p> <p>Le titre III de la même loi est ainsi rédigé :</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Art. 18. - Les infractions visées au présent titre sont celles qui, commises en mer, sont définies aux articles L. 622-1 et L. 622-2 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile, au I de l'article 28</p>	<p style="text-align: center;">Article 12</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
—	<p>l'ordonnance n° 2000-372 du 26 avril 2000 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en Polynésie française, au I de l'article 28 de l'ordonnance n° 2000-373 du 26 avril 2000 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers à Mayotte, et au I de l'article 30 de l'ordonnance n° 2002-388 du 20 mars 2002 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en Nouvelle-Calédonie.</p> <p>« Art. 19.- La recherche, la constatation, la poursuite et le jugement des infractions visées à l'article 18 sont régis par les dispositions du titre Ier de la présente loi et par les dispositions du présent titre qui s'appliquent, outre aux navires mentionnés à l'article 2 :</p> <p>« - aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention ;</p> <p>« - aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.</p> <p>« Art. 20.- Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner que les infractions visées à l'article 18 se commettent à bord de l'un des navires visés à l'article 19 et se trouvant en dehors des eaux territoriales, les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités à exécuter ou à faire exécuter, sous l'autorité du préfet maritime ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, qui en avisent le procureur de la République, les mesures de</p>	<p>..... en Nouvelle-Calédonie.</p> <p>« Art. 19. - La recherche,</p> <p>.....titre II du livre V de la première partie du code de la défense et par les dispositions du présent titre qui s'appliquent, outre aux navires mentionnés à l'article L. 1521-1 du code de la défense :</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	—

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
—	<p>contrôle et de coercition prévues par le droit international et la présente loi.</p>		—
	<p>« CHAPITRE I^{er}</p>		
	<p>« Des mesures prises soit à l'encontre d'un navire n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, soit à la demande ou avec l'accord de l'État du pavillon</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
	<p>« Art. 21.- I.- A l'occasion de la visite du navire, le commandant peut faire procéder à la saisie des objets ou documents qui paraissent liés à la commission des infractions visées à l'article 18.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
	<p>« Ces derniers sont placés sous scellés en présence du capitaine du navire ou de toute personne se trouvant à bord de celui-ci.</p>	<p>« <i>Ils sont placés</i> sous scellés en présence du capitaine du navire ou de toute personne se trouvant à bord de celui-ci.</p>	
	<p>« II.- Le commandant peut ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés lorsque des investigations approfondies qui ne peuvent être faites en mer doivent être diligentées à bord.</p>	<p>« II. - Le commandant peut</p>	
	<p>« Le déroutement peut également être ordonné vers un point situé dans les eaux internationales lorsque l'Etat du pavillon en formule expressément la demande, en vue de la prise en charge du navire.</p>	<p>.....être effectuées en mer doivent être diligentées à bord.</p>	
	<p>« III.- Le compte rendu d'exécution des mesures prises en application de l'article 19 de la présente loi ainsi que les produits, objets ou documents placés sous scellés sont remis aux autorités de l'Etat du pavillon lorsque aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
		<p>« III. - Le compte rendu d'exécution des mesures prises en application de la présente loi ainsi que les produits, objets ou documents placés sous scellés sont remis aux autorités de l'Etat du pavillon lorsque aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français.</p>	
	<p>« CHAPITRE II</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
—	<p>« De la compétence des juridictions françaises</p> <p>« Art. 22.- Les auteurs ou complices d'infractions visées à l'article 18 et commises en haute mer à bord des navires visés à l'article 19 peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsque des accords bilatéraux ou multilatéraux le prévoient ou avec l'assentiment de l'Etat du pavillon, ainsi que dans le cas où ces infractions sont commises à bord d'un navire n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.</p> <p>« L'assentiment mentionné à l'alinéa précédent est transmis par la voie diplomatique aux autorités françaises, accompagné des éléments permettant de soupçonner que les infractions visées à l'article 18 sont commises sur un navire. Une copie de ces documents est transmise par tout moyen et dans les plus brefs délais au procureur de la République.</p> <p>« Art. 23.- Outre les officiers de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les agents des douanes ainsi que, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, les commandants des bâtiments de l'Etat, les officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, peuvent constater les infractions visées à l'article 18 et en rechercher les auteurs selon les modalités suivantes :</p> <p>« 1° Le procureur de la République compétent est informé préalablement et par tout moyen des opérations envisagées</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Art. 22. - Sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	—

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
—	<p>en vue de la recherche et de la constatation des infractions.</p> <p>« Les infractions sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Ces procès-verbaux sont transmis au procureur de la République dans les plus brefs délais et au plus tard dans les quinze jours qui suivent les opérations. Dans la mesure du possible, copie en est remise à la personne intéressée ;</p> <p>« 2° Il peut être procédé avec l'autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission des infractions visées à l'article 18 ou qui paraissent servir à les commettre.</p> <p>« Cette autorisation est transmise par tout moyen.</p> <p>« Les produits, documents ou objets saisis sont placés immédiatement sous scellés.</p> <p>« Les perquisitions et saisies peuvent, lorsque l'autorisation du procureur de la République le mentionne, être opérées à bord du navire en dehors des heures prévues à l'article 59 du code de procédure pénale.</p>	<p>« Les infractions</p> <p>.....les opérations. La copie en est remise à la personne intéressée ; à défaut, la procédure n'est pas pour autant entachée de nullité ;</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Les perquisitions</p> <p>.....être effectuées à bord du navire en dehors des heures prévues à l'article 59 du code de procédure pénale.</p> <p><i>« Dans les départements et régions d'outre-mer, dans les collectivités d'outre-mer, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, le procureur de la République peut ordonner la destruction des seules embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre les infractions visées à l'article 18, constatées par</i></p>	—

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>Article 18</p> <p><i>Art. 18.</i> La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et à Mayotte.</p>	<p>—</p> <p>« Art. 24.- En France métropolitaine, le tribunal compétent est soit le tribunal de grande instance situé au siège de la préfecture maritime, soit le tribunal de grande instance du port vers lequel le navire a été dérouté.</p> <p>« Dans les départements d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis-et-Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie, et dans les Terres australes et antarctiques françaises, le tribunal compétent est la juridiction de première instance en matière correctionnelle située soit au siège du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer soit au port vers lequel le navire est dérouté. »</p> <p>Article 13</p> <p>Dans la même loi, il est ajouté, après le titre III, un titre IV ainsi rédigé :</p> <p>« TITRE IV</p> <p>« DISPOSITIONS DIVERSES</p> <p>« Art. 25.- La présente loi est applicable à Mayotte, dans les îles Wallis-et-Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises. »</p>	<p><i>procès-verbal, lorsqu'il n'existe pas de mesures techniques raisonnablement envisageables pour empêcher définitivement le renouvellement de ces infractions.</i></p> <p><i>(Art. 24.- Sans modification)</i></p> <p>Article 13</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p>—</p> <p>Article 13</p>