

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 octobre 1964.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1), sur le projet de loi réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures,

Par M. Pierre MARCILHACY,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui vous est soumis a essentiellement pour objet de réprimer les infractions aux dispositions de la convention signée à Londres, le 12 mai 1954, relative au rejet d'hydrocarbures et d'étendre cette répression, d'une part, à des catégories de bâtiments de mer auxquels la convention ne s'applique pas et, d'autre part, aux eaux intérieures françaises qui ne sont pas non plus couvertes par la convention.

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Pierre de la Gontrie, Marcel Prélot, Marcel Champeix, vice-présidents ; Gabriel Montpied, Etienne Rabouin, Georges Boulanger, secrétaires ; Abel-Durand, Paul Baratgin, Robert Bouvard, Robert Bruyneel, Robert Chevalier, Louis Courroy, Etienne Dailly, Jacques Delalande, Emile Dubois, Pierre Fastinger, André Fosset, Jean Geoffroy, Gustave Héon, Emile Hugues, Léon Jozeau-Marigné, Edouard Le Bellegou, Pierre Marcilhacy, Pierre-René Mathey, Marcel Molle, Louis Namy, Jean Nayrou, Guy Petit, Louis Talamoni, Fernand Verdelle, Robert Vignon, Joseph Voyant, Paul Wach, Modeste Zussy.

Voir le numéro :

Sénat : 200 (1963-1964).

Lors de l'examen par notre assemblée de l'important projet de loi relatif au régime des eaux, le Gouvernement avait annoncé le dépôt du texte que nous rapportons ici.

Le Sénat avait eu à connaître alors de la pollution des eaux de mer par le biais de ce qu'on a appelé le problème des « boues rouges », autrement dit de l'évacuation en Méditerranée des déchets provenant des usines d'aluminium de la Société Péchiney.

Dans son remarquable exposé écrit, le rapporteur de la Commission spéciale chargée de ce texte, M. Lalloy, avait cependant tenu à attirer notre attention sur la pollution la plus grave des eaux de la mer : celle provoquée par les hydrocarbures.

Il est indispensable, au risque de répétition, de rappeler les données essentielles qui sont à la base du projet qui nous est soumis.

La pollution des eaux tient à des causes multiples, mais on remarque que les plus dangereux facteurs de dégradation de ce milieu naturel sont constitués par les produits chimiques qui ne sont pas biodégradables, c'est-à-dire qui ne se fondent pas dans le milieu vivant. Pour les eaux douces, les produits de ce genre les plus connus, les plus nocifs également, sont les détergents ; pour les eaux de mer, il s'agit des hydrocarbures provenant notamment, mais pas uniquement, des vidanges en mer des soutes de bateaux ayant contenu des huiles pétrolières.

La pollution provoquée par les collectivités humaines est d'une importance très secondaire, encore qu'elle soit quantitativement très considérable, par rapport à celle causée par ces produits dangereux et destructeurs dont l'importance grandit sans cesse.

Deux conférences internationales se sont réunies à Londres, l'une en 1954, l'autre en 1962, pour rechercher les moyens d'atténuer, sinon d'éliminer, les effets de la pollution des mers.

La convention de 1954 qui, à l'heure actuelle, a été acceptée par 28 pays est entrée en vigueur le 26 juillet 1958. Les principales règles qu'elle avait posées étaient encore assez timides et peuvent se résumer ainsi :

— les navires marchands d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux ne sont pas autorisés, sauf cas de force majeure, à déverser des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures dans certaines zones dites « zones d'interdiction » ;

— ces zones d'interdiction comprennent toutes les eaux situées à moins de 50 milles des côtes, à quelques exceptions près : les zones de la mer du Nord et de l'Atlantique, situées au large des pays d'Europe du Nord, s'étendent jusqu'à 100 milles des côtes ; de même, certaines zones d'interdiction sont un peu plus étendues pour les navires pétroliers ;

— les navires doivent avoir à bord un « registre d'hydrocarbures » dans lequel sont consignés, afin d'en permettre le contrôle, tous les mouvements des produits pétroliers, tels que chargements, déchargements, opérations de lestage ou de nettoyage des soutes, etc.

En outre, diverses recommandations sont adressées aux gouvernements : ceux-ci sont invités en particulier à mettre en service des installations portuaires pour le « dégazage » (nettoyage des citernes) des pétroliers et à faire étudier des appareils « séparateurs » destinés, à bord des navires, à épurer les eaux polluées avant leur rejet à la mer. Il leur est enfin recommandé de créer des Commissions nationales chargées de suivre les questions de pollution et de rechercher des mesures destinées à lutter contre ce fléau.

La Conférence de 1962 a apporté un certain nombre d'amendements infléchissant les règles de la convention de 1954 dans le sens d'une plus grande sévérité. Ces amendements, qui ont été acceptés jusqu'à présent par dix pays — la France étant le premier pays en date à les avoir ratifiés, peut-être parce qu'elle est l'un des plus menacés — n'entreront en vigueur qu'un an après leur ratification par des deux tiers des pays contractants, soit dix-neuf pays.

Les dispositions de la Conférence de 1962 peuvent être brièvement résumées ainsi :

— les catégories de navires visées par la convention de 1954 sont étendues et comprennent les navires-citernes d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux ;

— les zones d'interdiction sont considérablement agrandies : elles couvrent toutes les eaux situées à moins de 100 milles des côtes et comprennent, en outre, une partie importante de l'Atlantique-Nord, s'étendant à l'Ouest des côtes du Royaume-Uni et de la France jusqu'à la longitude 40° Ouest ;

— enfin, premier pas vers l'interdiction totale des rejets, il est prévu que les navires d'une jauge supérieure à 20.000 tonneaux,

dont le contrat de construction sera signé plus d'un an après la date d'entrée en vigueur des amendements de 1962, ne pourront plus, sauf cas de force majeure, rejeter d'hydrocarbures à la mer.

Le Gouvernement français a pris certaines mesures pour mettre en application les dispositions ainsi prévues sur le plan international. Tout d'abord, deux stations de dégazage ont été créées, l'une à Brest et l'autre au Havre. D'autres ports, comme Marseille et Saint-Nazaire, projettent de s'équiper en installations de réception pour les déchets d'hydrocarbure. La vérité oblige à dire que la situation des deux stations de dégazage existantes n'est pas économiquement équilibrée et que cet état de choses n'est pas de nature à pousser les ports qui n'en possèdent pas à hâter leur création. En effet, ces stations coûtent cher et, par ailleurs, la plupart des pétroliers, dans la mesure où tout rejet ne leur est pas interdit, préfèrent déverser en mer leurs produits de lavage des citernes plutôt que de s'adresser à une station terrestre dont il faut payer les services et où surtout ils risquent de perdre un temps plus cher encore que le service.

La convention de 1954 préconisait la création par les gouvernements de Commissions spéciales chargées de suivre les questions de pollution. En France, une Commission nationale de la pollution a été créée en 1961. Cette Commission, qui comprend des représentants de l'Administration (Ministères des Travaux publics, de la Santé publique, des Affaires étrangères, etc.), de l'armement, de la construction navale, ainsi que des organisations privées de tourisme ou de défense contre la pollution, a été scindée en trois sous-commissions chargées :

La première, de l'étude des préjudices causés par la pollution ;

La deuxième, des questions concernant la lutte contre la pollution sur le plan national.

Il est à souhaiter que ces Commissions soient dotées des moyens d'investigation nécessaires et que l'Administration réponde à leurs cris d'alarme.

C'est dans cet état de la question que le Gouvernement français a été amené à déposer le projet de loi n° 200 qui présente un intérêt considérable et touche un grand nombre d'intérêts nationaux, ce dont il suffit, pour s'en convaincre, de lire la liste des ministres signataires.

Nous devons, avant d'examiner ce texte, attirer l'attention du Sénat sur le fait que si les pollutions actuellement causées par les navires pétroliers sont graves et leur incidence souvent fort éloignée du lieu de l'infraction, il y aura demain à s'occuper des pollutions pouvant résulter des navires à propulsion nucléaire dont il n'est pas illusoire de penser qu'ils constitueront dans vingt ou trente ans une partie importante de la flotte mondiale.

Ainsi le texte sur les hydrocarbures pourra être considéré comme une préface à celui que le Gouvernement devra un jour déposer, notamment pour l'application des conventions de Bruxelles.

Quand le législateur est dans la nécessité de promouvoir un texte qui assure fermement l'exécution de certaines prescriptions difficiles ou onéreuses à suivre, il recourt, en règle générale, au mode classique de coercition que constitue la répression.

C'est donc un texte de caractère principalement pénal qui nous est soumis.

Cependant, il n'est pas aussi aisé de légiférer pour réprimer une infraction qui a pu se produire en haute mer que pour sanctionner une infraction commise sur le territoire national ou à la rigueur la mer territoriale. Ceci explique en partie ce que certains pourraient trouver de timide dans le projet de loi du Gouvernement.

Après de nombreuses hésitations, votre Commission n'a pas cru devoir vous proposer des textes plus audacieux, encore que la nouveauté du problème pouvait inciter à rechercher des solutions originales.

Certes l'infraction est commise par un navire et c'est le navire que vise la convention de Londres de 1954, mais en dépit du caractère original, au regard du droit, des bateaux qu'ils soient ou ne soient pas de haute mer, du fait que le droit interne et le droit international ont été amenés à leur conférer le caractère d'objets mobiliers, une nationalité et une personnalité, il ne semble pas possible d'ajouter à tous ces caractères ceux qui permettent exclusivement l'application de la loi pénale, à savoir l'élément intentionnel et la connaissance du risque.

Peut-être les puristes penseront-ils que le Gouvernement et votre Commission sont allés trop loin ; peut-être les audacieux regretteront-ils qu'un pas important n'ait pas été fait.

Le projet gouvernemental s'analyse en définitive comme un texte de droit pénal visant les infractions, soit commises dans les eaux intérieures ou territoriales françaises (art. 3 et 4 du projet de loi), soit commises en haute mer et constatées à l'encontre des navires français par des personnes habilitées à cet effet (art. 1^{er} et 5 du projet de loi).

Les infractions devraient ou pourraient être relevées à l'encontre du capitaine, d'un officier ou d'un membre d'équipage et, dans le cas où les actes reprochés auraient été commis sur ordre exprès du propriétaire, celui-ci pourrait être puni d'une peine double de celle prévue pour le capitaine, l'officier ou le membre d'équipage.

Votre Commission a souhaité compléter et renforcer cet ensemble de mesures répressives.

Elle a d'abord délibérément écarté la responsabilité éventuelle d'un officier ou d'un matelot tant cette responsabilité lui semblait contraire à tous les usages de la mer comme au sens de la responsabilité qui pèse depuis toujours sur le capitaine, jadis et maintenant encore « maître à son bord après Dieu », malgré l'existence des liaisons radiotéléphoniques.

Elle a, par contre, voulu rendre le propriétaire ou l'exploitant ou l'armateur, suivant le terme employé, plus directement responsable des infractions dont, en définitive, il est le seul à tirer bénéfice.

Ainsi, après le premier alinéa de l'article premier, nous proposons un additif qui constitue la consécration de la responsabilité du propriétaire en tant que commettant. Cette responsabilité, du fait de son préposé : le capitaine, le propriétaire ne pourra s'en affranchir que s'il fait la preuve qu'il a, formellement et explicitement, interdit à son préposé de commettre les déballastages toxiques que veut interdire la convention de Londres. Cette responsabilité, qui prend la forme d'une sorte de complicité tacite, ne met pas obstacle au système de responsabilité secondaire prévu par le texte du Gouvernement. Il est bien évident que si un propriétaire a l'impudence d'autoriser ou d'ordonner les infractions, il devra être doublement frappé.

Enfin, il est apparu à votre Commission qu'en la matière un texte exclusivement pénal ne répondait pas complètement aux exigences de la situation.

Nous savons tous que les rejets d'hydrocarbures dans la zone de protection d'environ 100 milles des côtes françaises peuvent

entraîner sur la vie animale et sur les biens des désordres et des dommages d'une extrême gravité. De ces désordres et de ces dommages, l'auteur responsable doit réparation dans les termes du droit commun, qui sont l'article 1384 du Code civil et l'article 216 du Code de commerce, ce dernier visant plus spécialement la responsabilité du propriétaire pour les agissements du capitaine.

Cette responsabilité civile est, en quelque manière, de droit commun puisque les textes que nous venons de viser sont fort anciens, mais il est apparu comme indispensable à la Commission de préciser que si les dégâts sont occasionnés sur les côtes, le fait que leur origine se situe dans la limite de moins de 100 milles en mer permet néanmoins l'ouverture d'une procédure pour laquelle le texte nouveau qui vous est proposé règle seulement de la compétence *ratione loci*.

Ainsi complété, le projet de loi nous paraît d'une utilité indiscutable et aussi efficace que cette matière complexe le permet.

Cependant, tout texte de répression poursuit l'ambition d'être ou de devenir inutile. Il serait infiniment préférable en effet que les navires ne continuent pas de rejeter dans cette mer, qui n'appartient à personne et qui est la propriété de tous, des déchets d'hydrocarbures qui sont désagréables, nauséabonds et surtout nocifs.

Trois grandes sociétés pétrolières : la Shell, la British Petroleum et l'Esso-Standard viennent de mettre au point un procédé réduisant à néant tout risque de pollution par le rejet à la mer des eaux de ballastage et des résidus des opérations de dégazage de leurs tankers.

Le système qu'utilisent ces compagnies est basé sur un principe dénommé « load on top ». Le procédé est simple : au lieu de rejeter à la mer les eaux de ballastage et celles de nettoyage des citernes abondamment chargées de pétrole brut, ces eaux sont collectées dans une citerne spéciale. Grâce à des procédés qui varient selon chacune des trois compagnies, ces eaux décantées sont séparées des produits qui les polluent avant d'être rejetées *absolument propres* à la mer.

En fin de parcours, c'est-à-dire nécessairement au port de chargement, il ne reste plus dans la citerne de récupération que des résidus propres qui peuvent s'intégrer au pétrole brut qui est alors chargé. Enorme si on la rejette à la mer, la quantité de ces

résidus est insignifiante dès lors qu'on la mélange au pétrole brut chargé. On évalue en effet à 120 tonnes la masse de résidus recueillis par dégazage d'un pétrolier de 30.000 tonnes.

Les protagonistes de cette technique estiment qu'elle constitue une solution définitive au problème de la pollution des mers par les pétroliers. Le procédé dont nous venons de parler est au point depuis quelque temps déjà, mais l'un des obstacles principaux à sa mise en application pratique résidait dans l'insistance des autorités du canal de Suez à exiger de tout pétrolier lège mais non « propre et vide » — c'est-à-dire transportant la plus infime quantité de pétrole — qu'il acquitte les mêmes droits de passage que chargé.

Or, les autorités du canal ont finalement accepté, et cela à partir du 1^{er} juillet 1964, que les pétroliers franchissant le canal porteurs de leurs résidus de dégazage n'aient plus à payer qu'une taxe équivalente à 5 % des droits de passage à pleine charge.

Nous voulons croire que l'extension de ce procédé sera rapide, sans oublier toutefois que les pétroliers ne sont pas les seuls, loin de là, à polluer les eaux de mer. Il suffit en effet qu'un bateau mal entretenu laisse suinter du pétrole par ses tôles disjointes pour qu'il cause une pollution non négligeable. Pour tous les navires pollueurs la loi devrait être appliquée très sévèrement. C'est dans cet espoir que votre Commission vous demande de voter, compte tenu des amendements qui vous sont proposés ci-après, le projet de loi présenté par le Gouvernement.

TABLEAU COMPARATIF

Texte du projet de loi.

Article premier.

Sera puni d'une amende de 2.000 F à 20.000 F et, en cas de récidive, d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 5.000 F à 50.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement tout capitaine, officier ou membre de l'équipage d'un bâtiment français soumis aux dispositions de la Conventions internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signée à Londres le 12 mai 1954 et publiée par le décret n° 58-922 du 7 octobre 1958, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de ladite Convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.

Nonobstant l'application des peines prévues à l'alinéa précédent à l'égard du capitaine, de l'officier ou du membre de l'équipage, si l'infraction a été commise sur ordre exprès du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni de peines qui pourront être portées au double de celles prévues à l'alinéa précédent.

Art. 2.

Les mêmes peines seront prononcées lorsque les actes interdits par les dispositions précitées auront été commis par un capitaine, officier ou membre de l'équipage d'un bâtiment français, quel

Texte proposé par la Commission.

Article premier.

Sera puni d'une amende de 2.000 F à 20.000 F et, en cas de récidive, d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 5.000 F à 50.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement tout capitaine d'un bâtiment français soumis aux dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signée à Londres le 12 mai 1954 et publiée par le décret n° 58-922 du 7 octobre 1958, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de ladite Convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.

Sera puni des mêmes peines et sanctions tout propriétaire ou exploitant d'un navire qui aura, en tant que commettant, laissé contrevenir aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la Convention de Londres.

Sera puni de peines pouvant atteindre le double de celles prévues à l'alinéa premier du présent article tout propriétaire ou exploitant qui aura donné l'ordre exprès au capitaine de commettre des infractions aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la Convention de Londres.

Art. 2.

... le capitaine d'un bâtiment...

Texte du projet de loi.

que soit son tonnage, appartenant aux catégories suivantes, à l'exception des bâtiments de la Marine nationale :

- a) Navires-citernes ;
- b) Autres navires, lorsque la puissance installée de leur machine propulsive dépasse un chiffre fixé par décret en Conseil d'Etat ;
- c) Engins portuaires, chalands et bateaux-citernes « fluviaux, qu'ils soient automoteurs ou remorqués ».

Art. 3.

Les mêmes peines seront prononcées lorsque les actes interdits à l'article 3 de la Convention précitée auront été commis dans les eaux intérieures françaises fréquentées normalement par les bâtiments de mer, par un capitaine, officier ou membre de l'équipage d'un bâtiment français auquel s'applique, soit l'article 2 de ladite Convention, soit l'article 2 de la présente loi.

Art. 4.

Dans les eaux territoriales françaises et dans les eaux intérieures françaises fréquentées normalement par les bâtiment de mer, les dispositions de la présente loi s'appliquent aux bâtiments étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un gouvernement non contractant, et y compris les catégories de bâtiments énumérées à l'article 2 ci-dessus.

Art. 5.

Sont habilités à constater les infractions aux dispositions des articles 3 et 9 de la Convention précitée, aux dispositions réglementaires qui étendent l'application dudit article 9, et à celles de la présente loi : les administrateurs de l'inscription maritime, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, les inspecteurs mécaniciens, les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service maritime, les agents des douanes et, à l'étranger, les Consuls de France à l'exclusion des agents consulaires. En outre, les infractions aux dispositions de l'article 3 de la Conven-

Texte proposé par la Commission.

Art. 3.

... par le capitaine d'un bâtiment...

Art. 4.

Conforme.

Art. 5.

Conforme.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par la Commission.

tion pourront être constatées par les officiers de port et les commandants des bâtiments de la Marine nationale.

Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de la mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte, soit à un administrateur de l'inscription maritime, soit à un officier de police judiciaire : les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes, les commandants des navires océanographiques de l'Etat, les chefs de bord des aéronefs militaires, des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes, les agents des services des phares et balises, ceux de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes et ceux de la police de la pêche fluviale.

Art. 6.

Les procès-verbaux dressés conformément à l'article 5 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation. Ils sont transmis immédiatement au Procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur de l'inscription maritime lorsqu'il s'agit de navires et à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du service maritime s'il s'agit d'engins portuaires ou de bâtiments fluviaux.

Les infractions aux dispositions de la Convention de Londres et à celle de la présente loi sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel le bâtiment est attaché en douanes s'il est français, soit par celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment s'il est étranger.

Art. 7.

L'administration conserve la faculté de poursuivre, selon la procédure des contraventions de grande voirie, la réparation des dommages causés au domaine public, sans qu'aucune peine puisse être pronon-

Art. 6.

Conforme.

Art. 7.

Conforme.

Texte du projet de loi.

cée par la juridiction administrative lorsque les faits incriminés sont constitutifs d'un des délits prévus aux articles premier à 4 de la présente loi.

Texte proposé par la Commission.

Article additionnel (nouveau).

Toute instance civile intentée sur la base des articles 1384 du Code civil ou 216 du Code de Commerce et tendant à la réparation par les navires coupables de déversement d'hydrocarbures à moins de cent milles des côtes françaises des dommages causés par leur fait au domaine public maritime ou à la propriété privée devra être portée devant le tribunal de grande instance soit du port d'attache du défendeur si le navire bat pavillon français, soit de l'un des ports d'escale français s'il s'agit d'un navire battant pavillon étranger.

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Article premier.

Amendement : Rédiger le premier alinéa de cet article ainsi qu'il suit :

Sera puni d'une amende de 2.000 F à 20.000 F et, en cas de récidive, d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 5.000 F à 50.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement tout capitaine d'un bâtiment français soumis aux dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signée à Londres le 12 mai 1954 et publiée par le décret n° 58-922 du 7 octobre 1958, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de ladite Convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.

Amendement : Insérer entre le premier et le deuxième alinéa, l'alinéa *nouveau* suivant :

Sera puni des mêmes peines et sanctions tout propriétaire ou exploitant d'un navire qui aura, en tant que commettant, laissé contrevenir aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la Convention de Londres.

Amendement : Rédiger comme suit le deuxième alinéa :

Sera puni de peines pouvant atteindre le double de celles prévues à l'alinéa premier du présent article tout propriétaire ou exploitant qui aura donné l'ordre exprès au capitaine de commettre des infractions aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la Convention de Londres.

Art. 2.

Amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa :

Les mêmes peines seront prononcées lorsque les actes interdits par les dispositions précitées auront été commis par le capitaine d'un bâtiment français, quel que soit son tonnage, appartenant aux catégories suivantes à l'exception des bâtiments de la Marine nationale.

Art. 3.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Les mêmes peines seront prononcées lorsque les actes interdits à l'article 3 de la Convention précitée auront été commis dans les eaux intérieures françaises fréquentées normalement par les bâtiments de mer, par le capitaine d'un bâtiment français auquel s'applique, soit l'article 2 de ladite Convention, soit l'article 2 de la présente loi.

Article additionnel 8 (*nouveau*).

Amendement : Ajouter après l'article 7, un article additionnel 8 (*nouveau*) ainsi rédigé :

Toute instance civile intentée sur la base des articles 1384 du Code civil ou 216 du Code de Commerce et tendant à la réparation par les navires coupables de déversement d'hydrocarbure à moins de cent milles des côtes françaises des dommages causés par leur fait au domaine public maritime ou à la propriété privée devra être portée devant le tribunal de grande instance soit du port d'attache du défendeur si le navire bat pavillon français, soit de l'un des ports d'escale français s'il s'agit d'un navire battant pavillon étranger.

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

Article premier.

Sera puni d'une amende de 2.000 F à 20.000 F et, en cas de récidive, d'un emprisonnement de 10 jours à 6 mois et d'une amende de 5.000 F à 50.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement tout capitaine, officier ou membre de l'équipage d'un bâtiment français soumis aux dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signée à Londres le 12 mai 1954 et publiée par le décret n° 58-922 du 7 octobre 1958, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de ladite Convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.

Nonobstant l'application des peines prévues à l'alinéa précédent à l'égard du capitaine, de l'officier ou du membre de l'équipage, si l'infraction a été commise sur ordre exprès du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni de peines qui pourront être portées au double de celles prévues à l'alinéa précédent.

Art. 2.

Les mêmes peines seront prononcées lorsque les actes interdits par les dispositions précitées auront été commis par un capitaine, officier ou membre de l'équipage d'un bâtiment français, quel que soit son tonnage, appartenant aux catégories suivantes, à l'exception des bâtiments de la Marine Nationale :

- a) Navires-citernes ;
- b) Autres navires, lorsque la puissance installée de leur machine propulsive dépasse un chiffre fixé par décret en Conseil d'Etat ;
- c) Engins portuaires, chalands et bateaux-citernes « fluviaux, qu'ils soient automoteurs ou remorqués ».

Art. 3.

Les mêmes peines seront prononcées lorsque les actes interdits à l'article 3 de la Convention précitée auront été commis dans les eaux intérieures françaises fréquentées normalement par les bâtiments de mer, par un capitaine, officier ou membre de l'équipage d'un bâtiment français auquel s'applique, soit l'article 2 de ladite Convention, soit l'article 2 de la présente loi.

Art. 4.

Dans les eaux territoriales françaises et dans les eaux intérieures françaises fréquentées normalement par les bâtiments de mer, les dispositions de la présente loi s'appliquent aux bâtiments étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un gouvernement non contractant, et y compris les catégories de bâtiments énumérées à l'article 2 ci-dessus.

Art. 5.

Sont habilités à constater les infractions aux dispositions des articles 3 et 9 de la Convention précitée, aux dispositions réglementaires qui étendent l'application dudit article 9, et à celles de la présente loi : les administrateurs de l'inscription maritime, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, les inspecteurs mécaniciens, les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service maritime, les agents des douanes et, à l'étranger, les Consuls de France à l'exclusion des agents consulaires. En outre, les infractions aux dispositions de l'article 3 de la Convention pourront être constatées par les officiers de port et les commandants des bâtiments de la Marine Nationale.

Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de la mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte, soit à un administrateur de l'inscription maritime, soit à un officier de police judiciaire : les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes, les commandants des navires océanographiques de l'Etat, les chefs de bord des aéronefs militaires, des aéronefs de la protection civile et

des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes, les agents des services des phares et balises, ceux de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes et ceux de la police de la pêche fluviale.

Art. 6.

Les procès-verbaux dressés conformément à l'article 5 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation. Ils sont transmis immédiatement au Procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur de l'inscription maritime lorsqu'il s'agit de navires et à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du service maritime s'il s'agit d'engins portuaires ou de bâtiments fluviaux.

Les infractions aux dispositions de la Convention de Londres et à celle de la présente loi sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel le bâtiment est attaché en douanes s'il est français, soit par celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment s'il est étranger.

Art. 7.

L'administration conserve la faculté de poursuivre, selon la procédure des contraventions de grande voirie, la réparation des dommages causés au domaine public, sans qu'aucune peine puisse être prononcée par la juridiction administrative lorsque les faits incriminés sont constitutifs d'un des délits prévus aux articles premier à 4 de la présente loi.