

N° 495

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1993 - 1994

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 juin 1994.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*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, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relatif aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer,*

Par M. Jean-Pierre TIZON,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jacques Larché, *président* ; Charles de Cuttoli, François Giacobbi, Germain Authié, Bernard Laurent, *vice-présidents* ; Charles Lederman, René-Georges Laurin, Raymond Bouvier, *secrétaires* ; Guy Allouche, Alphonse Arzel, Jacques Bérard, François Blazot, André Bohl, Christian Bonnet, Philippe de Bourgoing, Guy Cabanel, Jean Chamant, Marcel Charmant, François Collet, Raymond Courrière, Etienne Dailly, Luc Dejoie, Michel Dreyfus-Schmidt, Pierre Fauchon, Jean-Marie Girault, Paul Graziani, Charles Jolibois, Pierre Lagourgue, Lucien Lanier, Paul Masson, Daniel Millaud, Lucien Neuwirth, Georges Othily, Robert Pagès, Bernard Pellarin, Claude Pradille, Louis-Ferdinand de Rocca-Serra, Michel Rufin, Mme Françoise Seligmann, MM. Jean-Pierre Tizon, Alex Türk, Maurice Ulrich, André Vallet.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10<sup>e</sup> législ.) : 1067, 1142 et T.A. 181.

Sénat : 394 et 488 (1993-1994).

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	3
<b>I. LES CONDITIONS ACTUELLES DE L'EXERCICE PAR L'ETAT DE SES POUVOIRS DE CONTRÔLE EN MER</b> .....	4
<b>1. Le champ d'application des contrôles</b> .....	4
<b>2. Les moyens mis en oeuvre</b> .....	4
<b>II - LE PROJET DE LOI ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE : UN FONDEMENT LÉGAL PRÉCIS POUR L'EXERCICE PAR L'ÉTAT DE SES POUVOIRS DE CONTRÔLE EN MER</b> .....	8
<b>1. Le champ d'application des contrôles</b> .....	9
<b>2. Les procédures de contrôle applicables</b> .....	11
<b>3. Les sanctions au refus d'obtempérer aux contrôles</b> .....	13
<b>III - LES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION DES LOIS: L'APPROBATION D'UN TEXTE UTILE</b> .....	14

**Mesdames, Messieurs,**

**Le Sénat est saisi d'un projet de loi relatif aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, qui a été adopté par l'Assemblée nationale le 3 mai dernier.**

**Ce projet de loi a pour objet, non de modifier les pratiques existantes, mais seulement de donner un fondement légal à l'exercice par l'Etat de ses prérogatives de police en mer, pouvant aller jusqu'à l'emploi de la force.**

**L'actualité récente a en effet montré la nécessité de disposer de textes précis et rigoureux permettant aux représentants de l'Etat français d'intervenir pour assurer le respect du droit international, comme des lois et règlements de la République, dans les espaces maritimes relevant de sa souveraineté ou de sa juridiction.**

**Tel est le cas, par exemple, en matière de conflits de pêche, notamment dans le Golfe de Gascogne ou encore dans les îles anglo-normandes, ainsi qu'en matière de prévention de la pollution susceptible d'être causée par les navires ne respectant pas les règles de sécurité en vigueur, lorsqu'ils sont victimes d'avaries ou de pertes de cargaisons.**

**Le projet de loi ayant été présenté par M. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la Défense, et concernant essentiellement la Marine nationale, il a été renvoyé au fond à la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées.**

**La commission des Lois a cependant souhaité se saisir pour avis de ce texte concernant l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police et comportant également un volet pénal.**

Avant d'examiner les dispositions du projet de loi proprement dit, il convient de rappeler brièvement les conditions dans lesquelles s'exercent actuellement les pouvoirs de contrôle de l'Etat en mer.

## **I. LES CONDITIONS ACTUELLES DE L'EXERCICE PAR L'ETAT DE SES POUVOIRS DE CONTRÔLE EN MER**

Les pouvoirs de contrôle de l'Etat en mer, qui conformément au droit international ont une portée variable selon les espaces maritimes concernés, ont pour objet d'assurer le maintien de l'ordre public en mer et le respect des réglementations particulières applicables dans les différents domaines de l'activité maritime.

Leur mise en oeuvre fait appel, sous l'autorité du préfet maritime, aux moyens des différentes administrations intervenantes, dont les agents sont investis de pouvoirs de police administrative ou judiciaire par les textes particuliers relatifs à chaque domaine d'activité concerné.

### **1. Le champ d'application des contrôles**

L'exercice par l'Etat français de prérogatives de puissance publique et de pouvoirs de police en mer est fondé sur l'application du droit international de la mer, tel qu'il a été codifié par la **Convention de Montego Bay de 1982** (1). Ces pouvoirs de contrôle et d'intervention ont une étendue variable selon la **nature juridique des espaces maritimes concernés**, tout au moins en ce qui concerne le contrôle des navires étrangers, les navires français pouvant être contrôlés dans tous les espaces maritimes, en application de la loi du pavillon.

Renvoyant sur ce point au rapport présenté par notre excellent collègue M. d'Aillières, au nom de la commission des

---

(1) *La Convention de Montego Bay, qui n'a pas été ratifiée par les grands pays industrialisés, dont la France, en raison d'un désaccord concernant la question de l'exploitation des grands fonds marins aujourd'hui en voie de règlement, n'est pas encore entrée en vigueur. Toutefois la plupart de ses stipulations sont déjà appliquées de manière coutumière par la communauté internationale.*

**Affaires étrangères, on ne rappellera que très sommairement ici quels sont ces espaces :**

- **les eaux intérieures, c'est-à-dire les espaces maritimes se trouvant en-deçà des lignes de base droites qui déterminent la mer territoriale (ports, rades, baies), soumises à la compétence législative, réglementaire et juridictionnelle de l'Etat français, sous réserve du libre accès des navires étrangers aux ports et aux rades ;**

- **la mer territoriale, s'étendant à 12 milles à partir des lignes de base des côtes (cf. loi n° 71-1060 du 24 décembre 1971), espace sur lequel l'Etat français exerce une souveraineté entière, sous réserve du respect du droit de passage inoffensif des navires étrangers ;**

- **la zone contigüe, de 12 milles au-delà de la limite des eaux territoriales, dans laquelle l'Etat peut exercer les contrôles nécessaires pour prévenir les infractions à ses lois et règlements en matière de douanes, d'immigration, de police sanitaire, et pour réprimer les infractions commises sur son territoire ;**

- **la zone économique exclusive (ZEE), d'une largeur de 200 milles au-delà des lignes de base (pour la France métropolitaine, elle n'existe qu'en Atlantique - cf. loi n° 76-655 du 16 juillet 1976), où l'Etat dispose de droits souverains sur les ressources naturelles, biologiques ou non, et peut exercer sa juridiction dans certains domaines tels que la recherche scientifique ou la protection de l'environnement ;**

- **le plateau continental, déterminé selon des critères géographiques, sur lequel l'Etat dispose de droits d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles.**

**L'étendue des espaces maritimes relevant ainsi de la souveraineté ou de la juridiction de l'Etat français est évaluée à près de 10 millions de kilomètres carrés.**

**En revanche, en haute mer, l'Etat français n'est habilité à exercer des pouvoirs de police à l'égard de navires étrangers que dans des cas très particuliers, limitativement prévus par le droit international : tel est le cas par exemple de la répression de la piraterie, du transport d'esclaves, du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, ou encore des émissions radioélectriques non autorisées.**

**Plus spécifiquement, en matière de prévention de la pollution, l'Etat dispose d'un droit d'intervention en haute mer à l'encontre des navires en difficulté constituant une menace de pollution par les hydrocarbures, en application de la Convention de**

Bruxelles de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, ainsi que de la loi du 17 juillet 1976 relative à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

Les pouvoirs de police exercés par l'Etat français dans les différents espaces maritimes doivent permettre de prévenir et de rechercher les infractions à l'ensemble des textes législatifs et réglementaires particuliers, pris en application ou dans le respect des conventions internationales, concernant les divers domaines d'activités maritimes, tels que :

- la sécurité de la navigation et la circulation maritime ;
- la gestion et la conservation des ressources halieutiques ;
- la protection et la préservation de l'environnement marin contre la pollution ;
- l'exploration et l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol de la mer ;
- la recherche scientifique marine.

## 2. Les moyens mis en oeuvre

Les opérations de police en mer sont placées sous l'autorité du préfet maritime, dans le cadre de la coordination des actions de l'Etat en mer instituée par le décret n° 78-272 du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer.

**Le préfet maritime** (2), dépositaire de l'autorité de l'Etat, délégué du Gouvernement et représentant direct du Premier ministre et de chacun des ministres, est en effet investi d'une autorité de police administrative générale en mer.

Pour remplir cette mission, il coordonne l'action en mer et, en tant que de besoin, la mise en oeuvre des moyens des différentes administrations compétentes : Marine nationale, Affaires maritimes, Gendarmerie, Douanes.

---

(2) Les préfets maritimes sont au nombre de trois : le préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord, le préfet maritime de l'Atlantique et le préfet maritime de Méditerranée.

Ces administrations détiennent des responsabilités et des compétences particulières dans l'exercice de leurs activités spécifiques : ainsi la police des pêches et de la navigation maritime relève des services des Affaires maritimes, la police économique et financière de l'administration des Douanes...

Cependant, lorsque des circonstances exceptionnelles justifient des mesures d'urgence, le préfet maritime exerce le commandement opérationnel des moyens relevant des différents services et administrations de l'Etat.

En outre-mer, une organisation analogue, sous l'autorité d'un délégué du Gouvernement investi d'une responsabilité générale en mer, a été prévue par le 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.

Les moyens concourant à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer sont en premier lieu ceux de la **Marine nationale**, tout particulièrement en haute mer, et ceux de la **Gendarmerie maritime**, corps spécialisé de la Gendarmerie nationale.

En effet, tous les moyens navals et aéronavals de la Marine nationale sont susceptibles d'exercer des opérations de surveillance à l'occasion de leurs missions militaires ou pour répondre occasionnellement à des besoins de service public.

Certains moyens, spécialisés ou non, consacrent cependant une part importante de leur temps de navigation à des missions de surveillance en mer susceptibles de donner lieu à des opérations de contrôle : ainsi quelque **75 navires et dix avions**, armés par environ **3.000 militaires** de la Marine nationale ou de la Gendarmerie nationale, participent, à des degrés divers, à ce type de missions.

S'agissant des moyens spécialisés, la Marine nationale a la responsabilité de la mise en oeuvre des moyens hauturiers de service public (bâtiments de plus de 40 mètres), à savoir :

- 5 patrouilleurs de service public (plus un patrouilleur affecté dans les Terres australes et antarctiques françaises) ;

- 4 remorqueurs d'intervention affectés à la prévention des pollutions et à la police de la navigation ;

- 4 patrouilleurs de la gendarmerie maritime ;

- 26 vedettes de la gendarmerie maritime, dont 7 outre-mer.

Les unités de la Gendarmerie départementale implantées sur le littoral disposent également de moyens d'intervention nautiques : 26 vedettes et 120 embarcations légères, ainsi que 13 hélicoptères, susceptibles d'être utilisés par 400 gendarmes.

En ce qui concerne les services des Affaires maritimes, ils disposent de 35 vedettes et de 45 unités légères de surveillance munies d'embarcations légères, les effectifs embarqués s'élevant à 200 agents.

Enfin, les services des Douanes sont équipés, pour leurs missions de surveillance maritime, de 57 vedettes, 14 avions et 6 hélicoptères, ainsi que d'embarcations portuaires et de canots pneumatiques ; l'ensemble du personnel naviguant et volant de l'administration des Douanes représentant environ 850 agents.

Au total, les navires de la Marine nationale et de la Gendarmerie maritime consacrent chaque année plus de 30.000 heures de mer aux missions de surveillance et de police en mer, dont approximativement 55 % en police de la navigation et 45 % en police des pêches ; les unités de la Gendarmerie départementale totalisant pour leur part, pour la métropole et l'outre-mer, de l'ordre de 100.000 heures de mer par an.

## **II - LE PROJET DE LOI ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE : UN FONDEMENT LÉGAL PRÉCIS POUR L'EXERCICE PAR L'ÉTAT DE SES POUVOIRS DE CONTRÔLE EN MER**

Le projet de loi aujourd'hui soumis au Sénat tend à répondre à la nécessité de combler un vide juridique s'agissant de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer, y compris l'emploi de la force, pour assurer le respect des règles de droit applicables dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction française.

En effet, il n'existe actuellement aucun texte législatif définissant les modalités d'exercice des pouvoirs de police administrative générale de l'État en mer. En particulier, la possibilité d'un recours à l'emploi de la force n'est prévue que par une

instruction du Premier ministre remise à jour en 1989, dont la portée se limite aux opérations de police des pêches.

La nécessité de conférer un fondement légal clair et rigoureux à l'exercice par les bâtiments et aéronefs de l'État de leurs missions de surveillance et de contrôle en mer est cependant apparue clairement au cours des dernières années, à la lumière des incidents graves qui ont, à de nombreuses reprises, opposé pêcheurs espagnols et français dans le Golfe de Gascogne, comme des atteintes répétées à l'environnement causées par des pollutions en provenance de navires, qui ont revêtu une acuité particulière à la fin de l'année dernière et au début de cette année, ou encore des impératifs de la lutte contre le trafic de stupéfiants.

C'est pourquoi un projet de loi a été élaboré, depuis 1988, sous l'égide de la mission interministérielle de la mer, en associant les différents ministères concernés par l'action de l'État en mer.

Fruit d'une longue concertation interministérielle, ce projet de loi n'a pas pour objet d'accroître les pouvoirs de contrôle des commandants des bâtiments de l'État ou d'en modifier les conditions d'exercice, mais seulement de leur donner une base légale permettant d'offrir des garanties juridiques aux agents dont la responsabilité peut être mise en cause à l'occasion d'opérations de police nécessitant l'emploi de la force.

Après avoir défini le champ d'application de l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, le projet de loi précise quelles sont les procédures de contrôle applicables, conformément au droit international. Enfin, il prévoit des sanctions en cas de refus d'obtempérer aux injonctions adressées dans le cadre de l'application de ces procédures.

## **1. Le champ d'application des contrôles**

Le champ d'application des contrôles est précisé par les *articles 1er et 1er bis du projet de loi*, en conformité avec le droit international.

• **Les agents habilités à exercer les contrôles (article 1er) sont :**

- d'une part, les **commandants des bâtiments de l'État** (c'est-à-dire non seulement des navires de la Marine nationale, mais également de tous les bâtiments affectés à des missions de service public tels que les bâtiments des Douanes ou des Affaires maritimes, ou encore les bâtiments affectés à des missions de recherche scientifique) ;

- d'autre part, les **commandants de bord des aéronefs de l'État** (c'est-à-dire les avions de reconnaissance ou de patrouille maritime ou encore les hélicoptères, affectés à des missions de service public).

En effet, les contrôles peuvent être exercés non seulement par la voie maritime, mais encore, et ce de plus en plus fréquemment, par la voie aérienne.

• **Les contrôles sont destinés à assurer le respect du droit international comme des normes de droit interne prises en application des conventions internationales ou dans le respect de celles-ci (article 1er).**

• **Les navires soumis à ces contrôles (article 1er bis) sont tout d'abord les navires français, en application de la loi du pavillon, dans tous les espaces maritimes, sous réserve des compétences reconnues aux autres États par le droit international.**

Ce sont également les navires étrangers, mais seulement dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction française : à savoir les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contigüe, la zone économique exclusive et le plateau continental, ainsi qu'en haute mer dans certains cas particuliers limitativement définis par le droit international et précédemment évoqués.

Toutefois, conformément au droit international, sont exclus du champ d'application de ces contrôles les navires de guerre étrangers et les autres navires d'État étrangers utilisés à des fins non commerciales. Ces deux catégories de navires affectés à l'exercice de la puissance publique de l'État du pavillon bénéficient en effet d'une immunité complète de juridiction reconnue

par le droit international (cf. art. 32, 95 et 96 de la Convention de Montego Bay).

Cette dernière disposition figurait initialement à l'article 7 du projet de loi. Cependant l'Assemblée nationale a opportunément préféré la faire figurer au début du texte, dans un article 1er bis qu'elle a introduit afin de préciser clairement le champ d'application spatiale du projet de loi, selon les espaces maritimes et la nationalité des navires concernés.

- Par ailleurs, le projet de loi précise, dans son *article 9*, que ses dispositions seront applicables dans les territoires d'outre-mer et à Mayotte.

Cette précision revêt une importance particulière compte tenu de l'étendue extrêmement vaste des espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État français autour de ces territoires.

## **2. Les procédures de contrôle applicables**

Le projet de loi décrit les procédures de contrôle applicables lors des opérations de police en mer que sont habilités à exercer, en application de l'article premier, les commandants des bâtiments de l'État et les commandants de bord des aéronefs de l'État.

Il s'agit de procédures reconnues par le droit international et déjà utilisées à l'heure actuelle : la reconnaissance du navire, la visite du navire, le déroutement du navire, et le cas échéant, le recours à des mesures de coercition pouvant comprendre l'emploi de la force. L'Assemblée nationale a fort opportunément complété cette énumération en y ajoutant le droit de poursuite.

- La reconnaissance (*article 2*) a pour objet de permettre l'identification d'un navire en invitant son capitaine à en faire connaître le nom et la nationalité.

- La visite (*article 3*) consiste à envoyer une équipe à bord du navire contrôlé afin, d'une part, d'examiner les documents de bord («enquête de pavillon» permettant de déterminer la nationalité du

navire et de l'équipage, leur destination, la nature de la cargaison...) et d'autre part, d'effectuer les contrôles et perquisitions permettant la constatation, le cas échéant, des infractions éventuelles à des réglementations spécifiques (par exemple en matière de sécurité de la navigation, de pêche, de prévention de la pollution, de lutte contre le trafic de stupéfiants...) par les agents habilités à cette fin par des textes particuliers.

La commission des Affaires étrangères et de la Défense vous proposera fort opportunément, à cet article, un amendement tendant à préciser que, à l'instar des autres procédures de contrôle, la visite du navire peut être ordonnée non seulement par le commandant d'un bâtiment de l'État, mais également par le commandant de bord d'un aéronef de l'État. Compte tenu de l'évolution prévisible des techniques de contrôle, il n'y a en effet pas lieu d'exclure l'éventualité d'une visite effectuée à partir d'un aéronef.

• **Le déroutement (article 4)** constitue l'ordre donné au navire contrôlé de rejoindre un port ou une position appropriés. Il peut avoir pour objet soit de permettre la visite si celle-ci n'est pas possible sur place, soit de mettre en oeuvre l'immobilisation ou la saisie du navire, en application du droit international ou de dispositions de droit interne, ou encore pour l'exécution d'une décision de justice ou à la demande d'une autorité qualifiée en matière de police judiciaire.

• **L'exercice du droit de poursuite (article 4 bis** introduit par l'Assemblée nationale) permet aux autorités françaises de poursuivre en haute mer un navire étranger dont elles ont de sérieuses raisons de penser qu'il a contrevenu aux lois et règlements de la République dans les espaces maritimes soumis à sa souveraineté ou à sa juridiction.

Il s'effectue dans les conditions prévues par le droit international (cf. art. 111 de la Convention de Montego Bay).

• **Enfin, des mesures de coercition (article 5)** peuvent s'avérer nécessaires pour permettre la reconnaissance ou la visite d'un navire, ou encore pour faire appliquer un ordre de déroutement. Ces mesures comprennent, le cas échéant, l'emploi de la force, après procédures de sommation.

Le projet de loi renvoie la définition des modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer à un décret en

Conseil d'État. Ce décret devrait reprendre les dispositions de l'instruction du Premier ministre en date du 20 janvier 1989 qui distingue le tir de semonce, les tirs d'arrêt et le tir au but qui est conduit de façon progressive (sur l'étrave, dans la mâture, à la flottaison et enfin dans les superstructures) et ne doit pas viser intentionnellement les personnes. L'ouverture du feu au but est subordonnée à l'autorisation du Premier ministre après consultation des ministres intéressés.

### **3. Les sanctions au refus d'obtempérer aux contrôles**

Le projet de loi, qui pour l'essentiel est un texte de police administrative, comprend également un volet pénal.

En effet, il prévoit, dans son *article 6*, la création d'un nouveau délit, constitué par le refus d'obtempérer aux injonctions faites en vertu des articles 2, 3 et 4 (c'est-à-dire les injonctions tendant à permettre la reconnaissance, la visite ou le déroutement du navire faisant l'objet d'un contrôle).

La sanction de ce délit, fixée à 500 000 F d'amende dans le projet de loi initial, a été portée à 1 000 000 F d'amende par l'Assemblée nationale. Ce montant élevé confère à la sanction un fort effet dissuasif ; cependant, le juge pourra moduler l'amende infligée en fonction de la gravité de l'infraction. Il est à noter qu'aucune peine d'emprisonnement n'est en revanche prévue.

La juridiction compétente pour connaître de ce délit est déterminée de la manière suivante : ce sera celle du port ou de la position où le navire a été dérouté ou, à défaut, celle de la résidence administrative de l'agent ayant constaté l'infraction.

L'Assemblée nationale a apporté à ce dispositif plusieurs adjonctions complémentaires.

- Elle a jugé opportun de mentionner explicitement que les dispositions de l'article 6 s'exerceraient « sans préjudice des poursuites qui pourront être engagées en application des dispositions pénales », mention qui apparaît quelque peu superfétatoire, le cumul des poursuites étant de droit.

- Elle a précisé que seraient habilités à constater l'infraction définie à l'article 6 : les commandants, les commandants en second et les officiers en second des bâtiments de l'État, ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État. Une telle habilitation

était en effet rendue nécessaire par le fait que ces agents n'ont en général pas la qualité d'officiers de police judiciaire.

- Elle a par ailleurs prévu un délai de 15 jours pour la transmission du procès-verbal au procureur de la République de la juridiction compétente, ce délai apparaissant suffisant, quel que soit l'éloignement du lieu de l'infraction, compte tenu de la diversité des moyens de transmission susceptibles d'être utilisés (poste navale, radio, télex, fax...).

- Enfin, l'Assemblée nationale a introduit un article additionnel (*article 6 bis*) afin de prévoir la possibilité de sanctionner des mêmes peines le propriétaire ou l'exploitant du navire lorsqu'ils auront été à l'origine de la décision de refus d'obtempérer aux injonctions.

Cette disposition répond au souci de rechercher et de sanctionner le véritable responsable de l'infraction ; toutefois, sa mise en oeuvre risque d'être rendue aléatoire par la difficulté d'apporter la preuve de la culpabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

Par ailleurs, l'*article 8* du projet de loi prévoit la notification à l'État du pavillon, par la voie diplomatique, des mesures de contrôle et de coercition prises à l'encontre des navires étrangers, conformément au droit international.

### **III - LES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION DES LOIS : L'APPROBATION D'UN TEXTE UTILE**

Ce projet de loi, dont la rédaction a été enrichie et précisée par l'Assemblée nationale, reçoit l'approbation de votre commission des Lois.

Il permet en effet de combler un vide juridique en donnant un fondement légal rigoureux aux actions de police exercées par l'État en mer, conformément au droit international.

Les représentants de l'État français auront ainsi les moyens juridiques d'intervenir efficacement, y compris en utilisant la force, lorsqu'une telle intervention s'avère indispensable, par exemple pour régler un conflit relatif à l'exercice des droits de pêche ou prévenir un danger imminent de pollution.

**Au bénéfice de l'ensemble de ces observations, votre commission des Lois donne un avis favorable au présent projet de loi, sous réserve des amendements présentés par notre excellent collègue M. d'Aillières, au nom de la commission des Affaires étrangères et de la Défense, saisie au fond, au rapport duquel elle vous renvoie pour un examen détaillé et approfondi des articles.**

\*

\* \*