



N° 2878

# ASSEMBLEE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 24 janvier 2001

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES <sup>(1)</sup> SUR LA PROPOSITION DE LOI, MODIFIÉE PAR LE SÉNAT, *modifiant les dispositions du code de l'environnement relatives à la répression des rejets polluants des navires,*

PAR M. GILBERT LE BRIS,

Député.

---

---

(1) La composition de cette commission figure au verso de la présente page.

Voir les numéros :

*Assemblée nationale* : 1<sup>re</sup> lecture : 2371, 2445 et T.A. 537  
2<sup>e</sup> lecture : 2859

*Sénat* : 1<sup>re</sup> lecture : 415 (1999-2000), 163 et T.A. 56 (2000-2001)

**Déchets, pollution et nuisances.**

La *Commission de la production et des échanges* est composée de : M. André Lajoinie, *président* ; M. Jean-Paul Charié, M. Jean-Pierre Defontaine, M. Pierre Ducout, M. Jean Proriol, *vice-présidents* ; M. Christian Jacob, M. Pierre Micaux, M. Daniel Paul, M. Patrick Rimbert, *secrétaires* ; M. Jean-Pierre Abelin, M. Yvon Abiven, M. Jean-Claude Abrioux, M. Stéphane Alaize, M. Damien Alary M. André Angot, M. François Asensi, M. Jean-Marie Aubron, M. Pierre Aubry, M. Jean Auclair, M. Jean-Pierre Balduyck, M. Jacques Bascou, Mme Sylvia Bassot, M. Christian Bataille, M. Jean Besson, M. Gilbert Biessy, M. Claude Billard, M. Claude Birraux, M. Jean-Marie Bockel, M. Jean-Claude Bois, M. Daniel Boisserie, M. Maxime Bono, M. Franck Borotra, M. Christian Bourquin, M. Patrick Braouezec, M. François Brottes, M. Vincent Burroni, M. Alain Cacheux, M. Dominique Caillaud, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Jean Charroppin, M. Philippe Chaulet, M. Jean-Claude Chazal, M. Daniel Chevallier, M. Gilles Cocquempot, M. Pierre Cohen, M. Alain Cousin, M. Yves Coussain, M. Jean-Michel Couve, M. Jean-Claude Daniel, M. Marc-Philippe Daubresse, M. Philippe Decaudin, Mme Monique Denise, M. Léonce Deprez, M. Jacques Desallangre, M. Éric Doligé, M. François Dosé, M. Marc Dumoulin, M. Dominique Dupilet, M. Philippe Duron, M. Jean-Claude Étienne, M. Alain Fabre-Pujol, M. Albert Facon, M. Alain Ferry, M. Jean-Jacques Filleul, M. Jacques Fleury, M. Nicolas Forissier, M. Jean-Louis Fousseret, M. Roland Francisci, M. Claude Gaillard, M. Robert Galley, M. Claude Gatignol, M. André Godin, M. Alain Gouriou, M. Michel Grégoire, M. Hubert Grimault, M. Lucien Guichon, M. Gérard Hamel, M. Patrick Herr, M. Francis Hillmeyer, M. Élie Hoarau, M. Robert Honde, M. Claude Jacquot, Mme Janine Jambu, M. Aimé Kergueris, M. Jean Launay, Mme Jacqueline Lazard, M. Thierry Lazaro, M. Jean-Yves Le Déaut, M. Patrick Lemasle, M. Jean-Claude Lemoine, M. Jacques Le Nay, M. Jean-Claude Lenoir, M. Arnaud Lepercq, M. René Leroux, M. Jean-Claude Leroy, M. Roger Lestas, M. Félix Leyzour, M. Guy Malandain, M. Jean-Michel Marchand, M. Daniel Marcovitch, M. Didier Marie, M. Alain Marleix, M. Daniel Marsin, M. Philippe Martin, M. Jacques Masdeu-Arus, M. Marius Masse, M. Roger Meï, M. Roland Metzinger, M. Yvon Montané, M. Gabriel Montcharmont, M. Jean-Marie Morisset, M. Bernard Nayral, M. Jean-Marc Nudant, M. Jean-Paul Nunzi, M. Patrick Ollier, M. Joseph Parrenin, M. Paul Patriarche, M. Germinal Peiro, M. Jacques Pélissard, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, Mme Geneviève Perrin-Gaillard, M. François Perrot, Mme Annette Peulvast-Bergeal, M. Serge Poignant, M. Bernard Pons, M. Jacques Rebillard, M. Jean-Luc Reitzer, M. Gérard Revol, Mme Marie-Line Reynaud, M. Jean Rigaud, M. Jean Roatta, M. Jean-Claude Robert, M. André Santini, M. Joël Sarlot, Mme Odile Saugues, M. François Sauvadet, M. Jean-Claude Thomas, M. Léon Vachet, M. Daniel Vachez, M. François Vannson, M. Michel Vergnier, M. Gérard Voisin, M. Roland Vuillaume.

## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	7
<i>Article 1<sup>er</sup></i> (article L. 218-10 du code de l'environnement) : Sanctions à l'encontre des capitaines des navires de gros tonnage .....	7
<i>Article 2</i> (article L. 218-11 du code de l'environnement) : Sanctions à l'encontre des capitaines des navires de faible tonnage.....	8
<i>Article 3</i> (article L. 218-13 du code de l'environnement) : Sanctions à l'encontre des capitaines des autres navires.....	8
<i>Article 4</i> (article L. 218-19 du code de l'environnement) : Sanctions du non-respect de l'obligation d'établir un rapport sur certains évènements.....	9
<i>Article 4 bis</i> (nouveau) (article L. 218-20 du code de l'environnement) : Responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.....	9
<i>Article 5</i> (article L. 218-29 du code de l'environnement) : Compétence juridictionnelle...	10
<i>Article 6</i> (nouveau) (article L. 218-25 du code de l'environnement) : Extension de la responsabilité pénale des personnes morales.....	13
<i>Article 7</i> (nouveau) (article L. 218-30 du code de l'environnement) : Prise en charge, par l'armateur, de l'immobilisation du navire ayant servi à commettre des infractions.....	13
<i>Article 8</i> (nouveau) (article L. 218-31-1 [nouveau] du code de l'environnement) : Sanctions à l'encontre des capitaines de navires coupables de déversements de déchets ou résidus .....	14
<i>Article additionnel après l'article 8</i> (article 62 du code de des douanes) : Extension des possibilités de contrôle des navires par les agents des douanes dans la zone contiguë.....	15
<i>Titre</i> .....	16
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	17



MESDAMES, MESSIEURS,

C'est animé du souci de mieux protéger nos côtes et nos eaux territoriales que votre rapporteur avait présenté, lors de la session précédente, une proposition de loi réprimant la pollution par les navires.

L'objet en était simple : dissuader plus fortement les pollutions intentionnelles liées à des opérations sauvages et illégales de « dégazage » ou de « déballastage » des navires en mer.

En effet, si de tels comportements sont déjà interdits par la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dite « MARPOL », et considérés comme des délits par le droit existant, ils n'en sont pas pour autant réprimés de manière aussi efficace que l'on pourrait le souhaiter. Certes, tout récemment, un armateur hong-kongais et son capitaine sri-lankais ont été condamnés à une peine d'amende de 600 000 francs pour « dégazage » sauvage par le tribunal correctionnel de Paris. Mais une sanction de cette ampleur reste exceptionnelle et les peines d'amende aujourd'hui encourues par les capitaines ou responsables à bord pour rejets illicites en mer, en application de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires et désormais abrogée et intégrée au code de l'environnement, sont moitié moindres que le coût d'une opération de déballastage dans un port. En outre, des peines de prison sont très rarement prononcées.

Si l'on conjugue cet état du droit aux pressions implicites exercées sur les capitaines, notamment par les armateurs, pour des raisons de rentabilité économique, il n'est pas étonnant de constater que les pratiques de déballastage illicites sont en recrudescence.

Conscient de ce problème, votre rapporteur avait donc proposé de durcir le dispositif existant, en triplant le montant des amendes encourues et en doublant les durées d'emprisonnement prévues pour sanctionner les rejets illégaux ; cette position avait été suivie par l'Assemblée nationale.

Votre rapporteur avait également estimé nécessaire de réformer les règles de compétence juridictionnelle en matière de poursuite, d'instruction et de jugement de ces infractions. Le dispositif actuel se caractérise en effet

par des procédures trop longues et une jurisprudence hétérogène compte tenu de la dispersion des lieux de jugement.

C'est pourquoi l'Assemblée nationale avait réformé le système actuel en distinguant d'une part, les compétences des tribunaux de grande instance du littoral maritime, d'autre part, celles du tribunal de grande instance de Paris.

Si le Sénat a apporté des modifications au texte adopté par l'Assemblée nationale, celles-ci ne s'inscrivent pas en opposition avec le souci qui avait animé les députés lors de la première lecture de la proposition de loi.

Les sénateurs ont durci les peines prévues par l'Assemblée nationale en quadruplant et non en triplant les peines d'amende encourues pour rejets illicites. Ils ont également amendé le dispositif prévu en matière de compétence juridictionnelle, afin de le clarifier.

Par ailleurs, le Sénat a adopté quatre articles additionnels, destinés à étendre la responsabilité pénale de l'armateur (propriétaire ou exploitant) et celle des personnes morales pour rejets polluants illégaux, à mettre à la charge de l'armateur l'immobilisation du navire ayant servi à commettre des infractions et à prévoir des sanctions en cas de déversements de déchets en mer.

Enfin, ils ont tiré la conséquence de l'abrogation de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires et de son intégration dans le code de l'environnement.

Votre rapporteur est favorable à la plupart de ces modifications et de ces ajouts. Les amendements qu'il est amené à proposer sont donc essentiellement motivés par une volonté de clarification des règles réprimant les rejets illicites en mer et donc de protection accrue de notre littoral.

## TRAVAUX DE LA COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 24 janvier 2001, la commission de la production et des échanges a examiné en deuxième lecture, sur le rapport de M. Gilbert Le Bris, suppléé par M. Yvon Abiven, la proposition de loi, modifiée par le Sénat, modifiant les dispositions du code de l'environnement relatives à la répression des rejets polluants des navires.

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

(article L. 218-10 du code de l'environnement)

#### **Sanctions à l'encontre des capitaines des navires de gros tonnage**

Les sanctions à l'encontre des capitaines et exploitants des navires de gros tonnage effectuant un « dégazage » illicite étaient initialement fixées par l'article premier de la loi n° 83583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, devenu l'article L. 218-10 du code de l'environnement.

Dans sa proposition de loi initiale, votre rapporteur estimait nécessaire d'accroître la sévérité des sanctions encourues, celles-ci étant à l'heure actuelle peu dissuasives, puisque le montant maximal de l'amende est inférieur au coût d'une opération de déballastage effectuée à quai.

Pour ce faire, il avait proposé de porter le montant maximal de l'amende encourue de 1 à 3 millions de francs et la durée maximale d'emprisonnement de 2 à 4 ans. L'Assemblée nationale avait, en première lecture, adopté cette proposition.

Les sénateurs ont apporté deux modifications à cet article. D'une part, ils ont tiré la conséquence de l'abrogation de la loi n° 83-583 précitée et de son insertion dans le code de l'environnement ; d'autre part, ils ont quadruplé et non pas triplé le montant maximal de l'amende encourue, en le portant à 4 millions de francs. En revanche, la durée maximale de la peine d'emprisonnement, établie à 4 ans par l'Assemblée nationale, n'a pas été modifiée.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

### *Article 2*

(article L. 218-11 du code de l'environnement)

#### **Sanctions à l'encontre des capitaines des navires de faible tonnage**

S'agissant des infractions commises par les capitaines des navires de faible tonnage (navires-citernes d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux et autres navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux et dont la capacité propulsive installée est supérieure à 150 kilowatts), les sanctions à leur encontre ont été renforcées par l'Assemblée nationale, qui a porté l'amende maximale de 300 000 à 900 000 francs et la peine d'emprisonnement maximale de 1 à 2 ans.

Comme à l'article 1<sup>er</sup>, les sénateurs ont quadruplé et non pas triplé le montant maximal de l'amende, portée ainsi à 1,2 million de francs, sans pour autant modifier la durée maximale d'emprisonnement prévue par votre assemblée. Ils ont également tiré la conséquence de la codification de la loi du 5 juillet 1983 précitée.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

### *Article 3*

(article L. 218-13 du code de l'environnement)

#### **Sanctions à l'encontre des capitaines des autres navires**

Rappelons qu'aux termes de l'actuel article L. 218-13 du code de l'environnement (ancien article 4 de la loi précitée), le montant maximal de l'amende encourue par le capitaine d'un navire, soumis aux dispositions de la convention internationale du 2 novembre 1973 faite à Londres, n'appartenant pas aux catégories définies précédemment et qui a commis une infraction à la réglementation des rejets d'hydrocarbures en mer, est fixé à 25 000 francs ; en cas de récidive, l'amende est doublée et une peine d'emprisonnement de 6 mois maximum peut être prononcée.

L'Assemblée nationale a, là encore, durci le dispositif existant, en établissant le montant maximal de l'amende à 30 000 francs et au double en cas de récidive, en prévoyant dans ce cas une peine d'emprisonnement d'un an.

Le Sénat a, comme dans les articles précédents, amendé ce dispositif, d'une part, pour tenir compte de la codification de la loi du 5 juillet 1983 précitée, d'autre part, pour porter le montant maximal de l'amende à 40 000 francs.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

*Article 4*

(article L. 218-19 du code de l'environnement)

**Sanctions du non-respect de l'obligation d'établir un rapport sur certains évènements**

Le protocole n° 1 de la convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dite convention « MARPOL », prévoit qu'il incombe au capitaine d'un navire, ou à la personne qui en a la charge, d'établir un rapport « sans retard » et avec « tous les détails possibles » lorsque des rejets, dont la liste est fixée par ledit protocole, sont survenus.

La loi française a donc prévu de sanctionner le manquement à cette obligation ; l'article 5 *ter* de la loi du 5 juillet 1983 précitée, devenu l'article L. 218-19 du code de l'environnement, dispose ainsi que tout capitaine d'un navire n'ayant pas transmis le rapport requis, est puni d'un an d'emprisonnement et de 300 000 francs d'amende. Sur proposition de votre rapporteur, l'Assemblée nationale avait porté ces peines à 2 ans d'emprisonnement et 900 000 francs d'amende.

Comme dans les articles précédents, les sénateurs ont tiré les conséquences de la codification et ont quadruplé le montant maximal de l'amende en l'établissant à 1,2 million de francs.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

*Article 4 bis (nouveau)*

(article L. 218-20 du code de l'environnement)

**Responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant**

Cet article additionnel résulte de l'adoption, par les sénateurs, d'un amendement présenté par leur commission des lois, prévoyant une réécriture de l'actuel article L. 218-20 du code de l'environnement.

Dans sa rédaction actuelle, cet article dispose que le propriétaire ou l'exploitant du navire qui a donné l'ordre de contrevenir aux règles relatives aux opérations de déballastage, est puni des peines prévues pour le capitaine.

Les sénateurs ont estimé, à juste titre, qu'une telle rédaction était trop restrictive. Il est en effet très difficile d'établir que l'armateur a donné un tel ordre. Dans la pratique, ce dernier exerce de réelles pressions à l'encontre du capitaine, qui se trouve le plus souvent en situation de

dépendance vis-à-vis de l'armateur ; mais il est bien rare que ces pressions prennent la forme d'un ordre explicite d'effectuer de manière illicite un déballastage en mer.

La rédaction globale adoptée par le Sénat pour l'article L. 21820 du code de l'environnement vise donc à remédier au caractère trop restrictif des dispositions actuelles, en élargissant les hypothèses où l'armateur peut être condamné. C'est pourquoi elle prévoit que celui-ci n'a pas à donner d'ordre explicitement, mais qu'il suffit qu'il soit « à l'origine » d'un rejet, pour qu'il encoure les peines prévues en cas de déballastage irrégulier. Cette disposition vise soit le propriétaire, soit l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord, exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

#### *Article 5*

(article L. 218-29 du code de l'environnement)

#### **Compétence juridictionnelle**

En première lecture, votre rapporteur avait proposé de réformer le dispositif actuel fixant les règles de compétence des tribunaux pour juger des infractions aux interdictions de dégazage et de déballastage illicites.

En effet, il paraît indispensable, au vu de la situation actuelle, d'accélérer les procédures et d'harmoniser la jurisprudence. L'actuel article L. 218-29 du code de l'environnement (ancien article 12 de la loi du 5 juillet 1983 précitée) prévoit que les infractions aux règles de déballastage 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 ou immatriculé, s'il est français ;
- soit par celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment s'il est étranger.

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

Soulignant la complexité de ce système, votre rapporteur avait eu l'occasion, lors de la première lecture, de déplorer l'incertitude de la jurisprudence en découlant, notamment s'agissant de la prise en compte des preuves photographiques.

Il avait donc proposé à la commission de la production et des échanges de réformer le système actuel, dans un souci de déconcentration, de proximité et d'efficacité. La commission avait suivi sa position et adopté un amendement confiant aux tribunaux des chefs-lieux des préfectures maritimes la compétence pour juger des infractions aux interdictions de dégazage illicite. Cette solution avait le mérite de la simplicité : le tribunal correctionnel de Cherbourg était compétent pour poursuivre, instruire et juger des infractions commises en Mer du Nord et dans la Manche, celui de Brest pour les infractions commises dans l'Atlantique et celui de Toulon pour les infractions commises en Méditerranée.

Toutefois, lors de l'examen de la proposition de loi en séance publique, l'Assemblée nationale avait adopté un amendement de M. Jean-Pierre Dufau, qui, tout en réformant le système actuel, maintenait la compétence du tribunal de grande instance de Paris. Cet amendement prévoyait en effet que :

– les infractions aux dispositions de la convention dite MARPOL ainsi qu'aux règles nationales interdisant les dégazages illicites, contenues dans la loi du 5 juillet 1983 précitée, étaient poursuivies, instruites et jugées par un tribunal de grande instance du littoral maritime compétent sur le ressort de plusieurs cours d'appel, figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat ;

– les infractions commises dans la zone économique exclusive (ZEE) étaient poursuivies, instruites et jugées par le tribunal de grande instance de Paris ;

– les ministères publics du tribunal du lieu de l'infraction et du tribunal figurant sur la liste fixée par décret en Conseil d'Etat exerçaient une compétence concurrente.

Ce dispositif a été amendé par les sénateurs, qui ont cherché à le simplifier, notamment s'agissant des règles de compétence des divers ministères publics.

La rédaction adoptée par les sénateurs pour l'article L. 21829 du code de l'environnement, sur l'initiative de leur commission des lois, a eu en premier lieu pour objectif de faire reposer le système sur deux « étages »

de juridictions compétentes pour juger (et non pas poursuivre et instruire) des infractions commises :

– il revient à des tribunaux de grande instance spécialisés, situés sur le littoral maritime, de juger des infractions commises dans les eaux territoriales ; la liste de ces tribunaux est fixée par décret ;

– c'est au tribunal de grande instance de Paris de juger des infractions commises dans la zone économique exclusive ainsi que de celles commises par des navires français en haute mer (ce dernier cas n'ayant pas été envisagé dans la rédaction adoptée par votre assemblée en première lecture).

S'agissant de la poursuite et de l'instruction des infractions, les sénateurs ont prévu une compétence concurrente des divers ministères publics, quelle qu'ait été la zone où a été commise l'infraction. Il s'agit donc des ministères publics des tribunaux de grande instance du littoral maritime figurant sur la liste fixée par décret, du tribunal de grande instance de Paris et des tribunaux de grande instance compétents en application des règles traditionnelles du droit pénal (tribunal du lieu de l'infraction, de la résidence d'une des personnes soupçonnées ou du lieu d'arrestation).

Le dispositif adopté par le Sénat a donc pour objectif, d'une part, de centraliser le jugement, à deux niveaux selon le lieu où a été commise l'infraction, d'autre part, de décentraliser les procédures de poursuite et d'instruction, dans un souci de proximité accrue.

Cette rédaction semble relativement équilibrée. Toutefois, elle laisse subsister un risque de confusion. En effet, le paragraphe I prévu pour l'article L. 218-29 du code de l'environnement est relatif à la compétence des tribunaux de grande instance du littoral maritime. Le but est qu'ils soient compétents pour juger des infractions commises dans les eaux territoriales. Or, la rédaction adoptée par les sénateurs mérite d'être précisée, car elle vise les infractions aux dispositions « de la présente sous-section » du code de l'environnement, à savoir celles qui sont commises tant dans les eaux territoriales que dans la ZEE ou en haute mer. Un risque de confusion existe, dès lors, avec le tribunal de grande instance de Paris s'agissant des infractions commises dans la ZEE ou en haute mer. Il n'est donc pas inutile de préciser, une nouvelle fois, que le dispositif prévu donne une compétence exclusive aux tribunaux de grande instance du littoral maritime s'agissant du jugement des infractions commises dans les eaux territoriales et une compétence exclusive au tribunal de grande instance de Paris pour juger des infractions commises dans la zone économique exclusive et de celles commises par des navires français en haute mer.

En conséquence, la commission a *adopté* un amendement du rapporteur visant à préciser que les tribunaux de grande instance du littoral maritime sont exclusivement compétents pour juger des infractions commises dans les eaux territoriales (**amendement n° 1**).

Puis, elle a *adopté* cet article *ainsi modifié*.

*Article 6 (nouveau)*

(article L. 218-25 du code de l'environnement)

**Extension de la responsabilité pénale des personnes morales**

Ce nouvel article résulte de l'adoption, par les sénateurs, d'un amendement modifiant la rédaction de l'actuel article L. 21825 du code de l'environnement. Ce dernier prévoit en effet que les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables des infractions suivantes :

– donner l'ordre de procéder à un déballastage illicite ;

– par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements, provoquer un accident de mer ou ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsqu'il a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables.

Les sénateurs ont modifié la rédaction de cet article afin d'étendre la responsabilité pénale des personnes morales à l'ensemble des infractions prévues par la sous-section 2 portant dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

*Article 7 (nouveau)*

(article L. 218-30 du code de l'environnement)

**Prise en charge, par l'armateur, de l'immobilisation du navire ayant servi à commettre des infractions**

Ce nouvel article de la proposition de loi a été introduit par les sénateurs par voie d'amendement, sur proposition de leur commission des lois. Il modifie l'article L. 218-30 du code de l'environnement pour préciser que lorsqu'un navire ayant servi à commettre des infractions à la réglementation des rejets polluants en mer est immobilisé sur décision du

procureur de la République ou du juge d'instruction, cette immobilisation est faite aux frais de l'armateur.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

*Article 8* (nouveau)

(article L. 218-31-1 [nouveau] du code de l'environnement)

**Sanctions à l'encontre des capitaines de navires coupables de déversements de déchets ou résidus**

Les sénateurs ont adopté, malgré l'avis défavorable de leur commission des lois, cet article additionnel sur proposition de Mme Anne Heinis ; il vise à introduire dans le code de l'environnement un nouvel article L. 218-31-1, aux termes duquel est puni d'une amende de 10 000 francs et, en cas de récidive, du double de cette peine et d'un emprisonnement de huit jours à six mois tout capitaine ou responsable à bord d'un navire français s'étant rendu coupable d'avoir déversé des rejets ou résidus autres que des hydrocarbures, des plastiques ou des polluants marins non biodégradables.

Ce dispositif pose problème à plusieurs titres.

En premier lieu, la peine d'amende maximale prévue s'élève à 10 000 francs. Or, l'article 329 de la loi n° 921336 du 16 décembre 1992 relative à l'entrée en vigueur du nouveau code pénal dispose que « *dans tous les textes prévoyant qu'un délit est puni d'une peine d'amende dont le maximum est inférieur à 25 000 francs, l'amende encourue est désormais de 25 000 francs* ». La sanction prévue par le dispositif sénatorial va donc à l'encontre de cette volonté d'harmonisation des peines et pourrait même laisser à penser que, compte tenu du montant de l'amende prévu, l'infraction constitue une contravention, s'il n'était pas précisé, par ailleurs, qu'une peine d'emprisonnement peut être prononcée en cas de récidive.

La rédaction proposée par le Sénat pose donc un problème de cohérence avec le nouveau code pénal, puisqu'elle suppose qu'un délit peut être sanctionné par une peine d'amende ordinairement réservée aux contraventions.

En second lieu, la répression des infractions visées par ce nouveau dispositif existe déjà et est bien plus rigoureuse que ce qui a été adopté par le Sénat dans cet article additionnel.

En effet, l'actuel article L. 218-18 du code de l'environnement prévoit qu'est puni des peines prévues à l'article L. 21811 du même code, à savoir 1,2 millions de francs et deux ans d'emprisonnement, si l'on tient compte du quadruplement du montant des amendes par le Sénat, le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire français, de se rendre coupable d'infractions aux dispositions des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V de la convention dite « MARPOL », relatives à l'évacuation des ordures.

Le souci manifesté par les sénateurs dans le présent article est donc satisfait, car les règles précitées interdisent ou soumettent à de strictes limitations les déversements d'ordures, notamment en fonction de la distance séparant le navire de la terre la plus proche.

Les ordures visées par l'annexe V sont définies dans sa règle 1, qui précise que ce terme « *désigne toutes sortes de rebuts, de déchets domestiques ou provenant de l'exploitation normale du navire, à l'exception du poisson frais (...) et dont il peut être nécessaire de se débarrasser de façon continue ou périodique* », à l'exception de certaines substances définies dans les autres annexes de la convention MARPOL. Sont ainsi des ordures les objets en matière plastique, les matériaux de revêtement et d'emballage, les papiers, chiffons, objets en verre, objets métalliques, bouteilles, ustensiles de cuisine et rebuts de même nature.

Compte tenu de ces éléments, il ne semble pas que l'insertion du nouvel article L. 218-31-1 dans le code de l'environnement soit appropriée, car elle pourrait être un facteur d'insécurité juridique et de confusion en raison de l'existence d'un dispositif répressif concomitant. Surtout, elle ne semble pas utile, au regard de la sévérité des sanctions déjà prévues par l'article L. 218-18 du code de l'environnement.

En conséquence, la commission a adopté un amendement du rapporteur portant *suppression* de l'article 8(**amendement n° 2**).

*Article additionnel après l'article 8*

(article 62 du code des douanes)

**Extension des possibilités de contrôle des navires par les agents des douanes dans la zone contiguë**

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur insérant un *article additionnel* visant à supprimer, dans l'article 62 du code des douanes, l'impossibilité, pour les agents des douanes, de contrôler les navires de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute dans la zone contiguë comprise entre 12 et 24 milles (**amendement n° 3**).

*Titre*

Les sénateurs ont, par l'adoption d'un amendement de coordination, modifié l'intitulé de la proposition de loi, pour tenir compte de l'abrogation de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires et de sa codification dans le code de l'environnement.

La proposition de loi ne modifiant plus seulement le code de l'environnement, mais également le code des douanes, après qu'eut été adopté un article additionnel après l'article 8, la commission a *adopté* un amendement de coordination du rapporteur (**amendement n° 4**). Puis, elle a *adopté* le titre de la proposition de loi *ainsi modifié*.

*La commission a ensuite adopté l'ensemble de la proposition de loi ainsi modifiée et intitulée.*

\*  
\* \*

*En conséquence, la commission de la production et des échanges vous demande d'adopter la proposition de loi modifiée par le Sénat (n° 2859), modifiant les dispositions du code de l'environnement relative à la répression des rejets polluants des navires, modifiée par les amendements figurant au tableau comparatif ci-après.*

## TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Proposition de loi modifiant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires.</p>	<p>Proposition de loi <i>modifiant les dispositions du code de l'environnement</i> relatives à la répression des rejets polluants des navires.</p>	<p>Proposition de loi relative à la répression des rejets polluants des navires (amendement n° 4)</p>
Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
<p>Le début de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires est ainsi rédigé :</p>	<p>Le début <i>du I</i> de l'article L. 218-10 du code de l'environnement est ainsi rédigé :</p>	<p>(Sans modification)</p>
<p>« Sera puni d'une amende de 3 000 000 F et d'un emprisonnement de quatre ans et, en cas de récidive... (le reste sans changement). »</p>	<p>« — Est puni de quatre ans d'emprisonnement et de 4 000 000 F d'amende... (le reste sans changement). »</p>	
Article 2	Article 2	Article 2
<p>Le début de l'article 2 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée est ainsi rédigé :</p>	<p>Le début de l'article L. 218-11 du code de l'environnement est ainsi rédigé :</p>	<p>(Sans modification)</p>
<p>« Sera puni d'une amende de 900 000 F et d'un emprisonnement de deux ans et, en cas de récidive, du double de ces peines tout capitaine d'un navire... (le reste sans changement). »</p>	<p>« Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 1 200 000 F d'amende... (le reste sans changement). »</p>	
Article 3	Article 3	Article 3
<p>Le début de l'article 4 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée est ainsi rédigé :</p>	<p>Le début de l'article L. 218-13 du code de l'environnement est ainsi rédigé :</p>	<p>(Sans modification)</p>
<p>« Sera puni d'une amende de 30 000 F et, en cas de récidive, du double de cette peine et d'un emprisonnement d'un an tout capitaine... (le reste sans change-</p>	<p>« Est puni de 40 000 F d'amende et, <i>en outre</i>, en cas de récidive, du double de cette peine et d'un an d'emprisonnement... (le reste sans changement). »</p>	

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
<p>ment) »</p>		
<p>Article 4</p>	<p>Article 4</p>	<p>Article 4</p>
<p>Après les mots : « sera puni d'une amende de », la fin de l'article 5 ter de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée est ainsi rédigée :</p>	<p>Après les mots : « est puni », la fin de l'article L. 218-19 du code de l'environnement est ainsi rédigée : « de deux ans d'emprisonnement et de 1 200 000 F d'amende. »</p>	<p>(Sans modification)</p>
<p>« 900 000 F et d'un emprisonnement de deux ans. »</p>		
	<p>Article 4 bis (nouveau)</p>	<p>Article 4 bis</p>
	<p>L'article L. 218-20 du code de l'environnement est ainsi rédigé :</p>	<p>(Sans modification)</p>
	<p>« Art. L. 218-20. – Sans préjudice des peines prévues à la présente sous-section à l'égard du capitaine ou du responsable à bord, les peines prévues à la dite sous-section sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'un rejet effectué en infraction aux articles L. 218-10 à L. 218-19 ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter. »</p>	
<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>
<p>L'article 12 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée est ainsi rédigé :</p>	<p>L'article L. 218-29 du code de l'environnement est ainsi rédigé :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>« Art. 12. – I. – Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article 11 font foi</p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p>	<p><b>Maintien de la suppression</b></p>

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

*jusqu'à preuve du contraire. Ils sont transmis immédiatement et par tous moyens au procureur de la République désigné aux paragraphes II et suivants par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes lorsqu'il s'agit de navires ou de plates-formes ou à l'ingénieur des Ponts et chaussées chargé du service maritime, s'il s'agit d'engins portuaires, de chalands ou de bateaux-citernes fluviaux.*

« II. — Les infractions aux dispositions de la convention mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> et à celles de la présente loi sont poursuivies, instruites et jugées par un tribunal de grande instance du littoral maritime compétent sur le ressort de plusieurs cours d'appel, dans des conditions déterminées par le présent article et figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat.

« Le tribunal de grande instance de Paris est compétent pour la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions commises dans la zone économique exclusive française.

« III. — Le ministère public territorialement compétent est celui qui est placé près du tribunal de grande instance dont le ressort comporte les eaux territoriales dans lesquelles les faits ont été commis.

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

« Art. L. 218-29. — I. — Les infractions aux dispositions de la convention mentionnée à l'article L. 218-10 et à celles de la présente sous-section, ainsi que les infractions qui leur sont connexes, sont jugées par un tribunal de grande instance du littoral maritime spécialisé, éventuellement compétent sur les ressorts de plusieurs cours d'appel dans les conditions prévues par le présent article.

« Un décret fixe la liste et le ressort de ces tribunaux.

« II. — Le tribunal de grande instance de Paris est compétent pour le jugement des infractions commises dans la zone économique exclusive française ainsi que de celles commises par les capitaines de navires français en haute mer.

« III. — Exercent une compétence concurrente avec les juridictions désignées au I et au II pour la poursuite et l'instruction des infractions commises dans les eaux territoriales et dans la zone économique exclusive les tribunaux de grande instance compétents en application des articles 43, 52, 382, 663, deuxième alinéa, et 706-42 du code de procédure pénale.

**Propositions de la Commission**

« Art. L. 218-29. — I. — Dès lors qu'elles ont été commises dans les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, les infractions aux dispositions...

**(amendement n° 1)**

...présent article.

(Alinéa sans modification)

« II. — (Sans modification)

« III. — (Sans modification)

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

« Le ministère public près la juridiction définie conformément au II peut également être saisi de faits de pollution entrant dans le champ d'application de la présente loi, concurremment avec le ministère public territorialement compétent, qui peut néanmoins accomplir les actes nécessaires à l'enquête et à la manifestation de la vérité qui ne peuvent être différés ou qui justifient son intervention.

« Si les faits de pollution justifient l'ouverture d'une information, le ministère public territorialement compétent en application du présent III transmet immédiatement et par tous moyens les éléments de procédure au ministère public près la juridiction définie conformément au II.

« IV. – Dans chaque juridiction visée au II, un ou plusieurs juges d'instruction est désigné pour l'instruction des faits susceptibles de constituer une infraction à la présente loi.

« V. – La compétence de la juridiction définie au présent article s'étend aux infractions qui seraient connexes aux infractions de pollution.

« VI. – Lorsqu'ils sont compétents en application des dispositions du présent article, le procureur de la République et le juge d'instruction exercent cette compétence sur toute l'étendue du ressort fixé en application du II. »

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Alinéa supprimé**

**Alinéa supprimé**

« IV. – Dans chaque juridiction visée aux I, II et III, un ou plusieurs juges...  
...présente sous-section.

**Alinéa supprimé**

« V. – Lorsqu'ils...  
...le juge d'instruction du tribunal mentionné au I exercent leurs attributions sur toute l'étendue du ressort de ce tribunal. »

Article 6 (nouveau)

Après les mots : « infractions définies », la fin du I de l'article L. 218-25 du code de l'environnement est ainsi rédigée : « à la présente sous-

**Propositions de la Commission**

**Maintien de la suppression**

**Maintien de la suppression**

« IV. – (Sans modification)

**Maintien de la suppression**

« V. – (Sans modification)

Article 6

(Sans modification)

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Propositions de la Commission**

*section. »*

*Article 7 (nouveau)*

*Après le premier alinéa de l'article L. 218-30 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :*

*« Cette immobilisation est faite aux frais de l'armateur. »*

*Article 8 (nouveau)*

*Après l'article L. 218-31 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 218-31-1 ainsi rédigé :*

*« Art. L. 218-31-1. – Sera puni d'une amende de 1 000 F à 10 000 F et, en cas de récidive, du double de cette peine et d'un emprisonnement de huit jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou responsable à bord d'un navire français qui se sera rendu coupable de tout déversement de déchets ou résidus autres que d'hydrocarbures, de plastiques ou de polluants marins non biodégradables. »*

*Article 7*

*(Sans modification)*

*Article 8*

**Supprimé  
(amendement n° 2)**

*Article additionnel*

*Dans l'article 62 du code des douanes, les mots : « en dessous de 1 000 tonnes de jauge brute » sont supprimés.*

**(amendement n° 3)**

2878 - Rapport de M. Gilbert Le Bris modifiant les dispositions du code de l'environnement relatives a la répression des rejets polluants des navires (commission de la production)