

Document
mis en distribution
le 6 juin 2000

N° 2445

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 31 mai 2000

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES ⁽¹⁾
SUR LA PROPOSITION DE LOI DE M. GILBERT LE BRIS ET LES MEMBRES DU
GROUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (n° 2371), *modifiant la loi n° 83-583 du 5
juillet 1983 réprimant la pollution par les navires,*

PAR M. GILBERT LE BRIS,

Député.

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

Déchets, pollution et nuisances.

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

| | | |
|--|-----------|-----------|
| introduction | | 5 |
| TM \o "1-6" \t "Titre 7;6;Titre 8;7;Titre 9;7;Titre 10;8;Titre 11;8;Titre 12;9;Titre 13;9;Titre 2bis;2;Titre14;8" EXAMEN en commission | | 9 |
| I.- DISCUSSION GÉNÉRALE | | 9 |
| II.- EXAMEN DES ARTICLES | 11 | |
| Article 1er : Sanctions à l'encontre des capitaines des navires <i>de gros tonnage</i> | 11 | |
| Article 2 : Sanctions à l'encontre des capitaines des navires de faible tonnage | 12 | |
| Article 3 : Sanctions à l'encontre des capitaines des autres navires | 12 | |
| Article 4 : Sanctions du non-respect de l'obligation d'établir un rapport sur certains événements | 13 | |
| Article additionnel après l'article 4 : Compétence exclusive des tribunaux des chefs-lieux des préfectures maritimes | 14 | |
| TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION | | 15 |
| Tableau comparatif | 17 | |

MESDAMES, MESSIEURS,

Le naufrage du navire-citerne Erika le 12 décembre dernier, qui transportait des produits pétroliers destinés au fonctionnement d'une centrale électrique du sud de l'Italie, a rappelé, vingt ans après la catastrophe de l'Amoco-Cadiz, la fragilité des côtes maritimes françaises face aux accidents maritimes.

Dans les deux cas, les mêmes sinistres images se sont reproduites : des côtes gravement souillées par une matière visqueuse qui se répand inexorablement, mettant en péril les activités halieutiques et conchylicoles, ainsi que le tourisme, des colonies d'animaux décimés. Face à cela, aucune technique n'est réellement adaptée pour venir à bout des effets de ce fléau. Les élans de solidarité des bénévoles et l'action des pouvoirs publics pour nettoyer les plages et les rochers, sont à cet égard, à la fois sublimes et peu couronnés de succès.

Les causes de ces calamités sont diverses : éléments déchaînés, collision, erreur de navigation, vétusté de navires qui ne poursuivent leurs périple que par la complaisance d'Etats peu regardants à attribuer leur pavillon, etc. Elles ont cependant un point commun : malgré la négligence qui, trop souvent, favorise leur émergence, il ne s'agit pas de phénomènes sciemment organisés.

Tel n'est pas en revanche le cas de ce qui est couramment appelé le « dégazage » ou le « déballastage » *illégal* des navires.

Ces pollutions intentionnelles, qui consistent à nettoyer hors de toute règle les cuves ou les soutes des navires en les remplissant préalablement d'eau de mer avant de vidanger le tout, sont illégalement effectuées par des capitaines de navires irrespectueux de l'intérêt général et du bien public. Leur caractère répété les rend particulièrement dangereuses pour l'environnement, puisque leur bilan,

chaque année, est sensiblement plus lourd en termes de dégradation des mers et des côtes, qu'une catastrophe du type de celle causée par l'« Erika ».

Il convient de souligner que le dégazage et le déballastage ne sont pas systématiquement interdits. La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et modifiée à plusieurs reprises, fixe leur régime, afin notamment que la dilution des effluents n'entraîne pas de conséquence négative sur l'environnement.

Cette convention détermine trois zones, à partir des côtes des Etats parties.

Dans la zone des 12 milles des côtes tout rejet supérieur à une proportion de 15 parties par million (ppm) est interdit.

Entre 12 et 50 milles des côtes, les rejets ne peuvent dépasser 100 ppm et ne sont autorisés que pour les navires faisant route et disposant d'un système de séparation des hydrocarbures.

Au-delà de 50 milles des côtes, les dégazages et déballastages sont autorisés pour les navires faisant route, dès lors qu'ils ne dépassent pas la proportion d'1/30 000e de la cargaison.

La Méditerranée constitue une zone spéciale où tout rejet est interdit.

La convention renvoie à la législation de chaque Etat-membre le soin de définir les sanctions aux règles qu'elle institue.

La France dispose déjà de moyens juridiques pour sanctionner les actes de pollution volontaires liés au rejet d'hydrocarbures et d'autres matières en mer.

La loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, réprimant la pollution par les navires, punit notamment d'une amende pouvant atteindre un million de francs et d'un emprisonnement maximum de deux ans les capitaines des navires-citernes d'au moins 150 tonneaux et des navires d'un autre type d'au moins 500 tonneaux, qui ont enfreint les règles internationales précitées liées au dégazage et au déballastage.

Sans préjudice des sanctions frappant le capitaine, le propriétaire ou l'exploitant qui aura donné l'ordre de commettre l'infraction, sera puni des mêmes peines.

Ces sanctions sont également applicables aux navires étrangers, même immatriculés dans un territoire relevant d'un gouvernement non partie à la

convention de Londres du 2 novembre 1973.

La convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, sur l'intervention en haute mer autorise les préfets maritimes à intervenir s'ils jugent que les pollutions constatées peuvent atteindre les côtes françaises. Dans la pratique, ces constatations sont effectuées par les services des douanes, qui disposent notamment d'avions patrouilleurs qui relèvent les infractions et procèdent au relevé de preuves, principalement par le biais de photos.

Cependant, si des moyens substantiels (même s'ils devraient être accrus) sont mis en œuvre pour lutter contre cette forme de délinquance, force est de constater que les dispositions juridiques en vigueur n'empêchent pas la recrudescence de ce phénomène. Selon les informations communiquées à votre rapporteur en effet, en une seule semaine au cours des derniers mois, une moyenne de 39 dégazages illicites a pu être constatée par les services.

En outre, cette attitude irrespectueuse reflète un esprit mesquin et mercantile. En effet, à l'annonce de la catastrophe de l'Erika, un nombre important de navires a procédé à des dégazages et déballastages illicites dans la zone de l'événement, profitant du trouble occasionné pour « noyer » leurs rejets dans l'ensemble de la marée noire.

Car le dégazage sauvage a un motif économique : là où la recherche d'un transport au moindre coût est la devise, au détriment de la sécurité et de l'environnement, le prix d'un nettoyage dans un port est estimé hors de propos, comme le fait de dérouter le navire vers la haute mer pour respecter les normes prescrites est considéré comme une perte de temps.

Aujourd'hui, en effet, le coût d'une opération de déballastage dans un port représente environ le double de l'amende encourue *pour* un rejet illicite en mer.

En outre, si le navire est pris sur le fait par les services des douanes, l'absence de pratique de nombre de tribunaux en France, appelés à juger de ces délits, conduit à ne pas retenir les preuves apportées, le plus souvent par le biais de photographies.

Dès lors, le risque d'une amende modérée est estimé bien moindre que la certitude d'un coût considéré élevé d'un nettoyage au port. Et les considérations à l'égard des graves nuisances suscitées sont bien négligeables face aux enjeux financiers.

Depuis la catastrophe de l'Erika, le problème connexe du dégazage sauvage est l'objet d'une réflexion parlementaire soutenue. Ainsi, la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux et

polluants, mise en place en janvier dernier à l'Assemblée nationale, et qui rendra ses conclusions dans les semaines à venir, se préoccupe de cette importante question.

Le projet de loi, qui a été examiné, le 30 mai dernier, en première lecture par l'Assemblée nationale après son adoption par le Sénat, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, a fait l'objet d'un article additionnel insérant, dans le titre II du livre III du code des ports maritimes, un chapitre V nouveau relatif aux déchets d'exploitation et résidus de cargaison (). Ces dispositions visent à contrôler les déchets de ce type dans les navires faisant escale dans un port maritime français. Il s'agit d'anticiper les décisions européennes à venir dans ce domaine.

En outre, le Gouvernement entend doter les services des douanes de moyens de surveillance accrus ; des crédits seront mobilisés pour l'achat de navires et d'avions supplémentaires, permettant d'améliorer le contrôle et la détection.

Enfin, un traçage des produits pétroliers et dérivés est envisagé. Déjà des tests avancés sont en cours ; ils permettront bientôt de pouvoir lever tout doute sur la détermination du navire dont est issue la pollution.

La présente proposition de loi entend contribuer à renforcer cet arsenal, en augmentant très sensiblement le montant des amendes et peines de prison encourus par les auteurs des infractions définies dans la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, de sorte que les sanctions pécuniaires soient désormais plus élevées qu'un déballastage effectué dans un port.

Ces dispositions s'inscrivent dans le droit fil de celles contenues à l'article 4 de la convention de Londres précitée, qui stipule que les sanctions fixées par les législations des Etats-membres « doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les intervenants éventuels, et d'une sévérité égale, quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise ».

EXAMEN EN COMMISSION

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du 31 mai 2000, la commission a examiné, sur le rapport de M. Gilbert Le Bris, la proposition de loi n° 2371 modifiant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires.

M. Gilbert Le Bris, rapporteur, a précisé que la proposition de loi visait à renforcer les sanctions prévues par la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires.

Rappelant la catastrophe économique et écologique causée par le récent naufrage du navire-citerne Erika au large des côtes françaises, il a fait observer que, chaque année, des dégâts d'une ampleur supérieure étaient volontairement occasionnés par des dégazages et des déballastages sauvages. Ces pratiques, qui consistent à vidanger en mer les cuves des navires après les avoir remplies d'eau de mer, doivent être mieux combattues qu'elles ne le sont aujourd'hui, il faut donc combiner prévention, vérification et sanction.

Le rapporteur a précisé que la prévention consistait à mettre rapidement à disposition dans les ports les infrastructures nécessaires pour y procéder aux vidanges. Abordant le problème de la vérification, il a rappelé qu'un amendement au projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, adopté la veille en séance publique par l'Assemblée nationale, anticipe les dispositions qui seront contenues dans une directive européenne en permettant de vérifier si les navires ont déposé leurs déchets avant de quitter un port de l'Union européenne. En outre, la vérification passe par le contrôle des navires en mer ; cette opération est difficile, car nombre de dégazages et déballastages sont opérés de nuit, au cours de tempêtes ou dans le sillage d'un autre navire afin de masquer l'infraction.

C'est pourquoi la répression est toujours nécessaire face à de tels comportements. Ainsi, en une seule semaine du mois de février, les services des douanes, chargés de ces contrôles, ont pu détecter 39 navires en infraction au large des côtes de Bretagne ; 3 ont pu être identifiés et font l'objet de poursuites. Le régime de sanctions prévu par la loi du 5 juillet 1983 est devenu très insuffisant, puisque le niveau de l'amende encourue est inférieur au prix du nettoyage des cuves du navire au port. C'est pourquoi la proposition de loi vise à tripler le montant des amendes réprimant la pollution par les navires, afin de rendre la sanction dissuasive.

M. Gilbert Le Bris a indiqué par ailleurs qu'il proposerait à la

commission un amendement complétant la proposition de loi afin de confier aux tribunaux des *chefs-lieux* des préfectures maritimes le soin de juger les plaintes relatives aux dégazages et déballastages illicites, estimant qu'une telle disposition serait de nature à accélérer les procédures et à harmoniser la jurisprudence.

Usant de la faculté offerte par le premier alinéa de l'article 38 du Règlement, M. Jean-Pierre Dufau a considéré que la proposition de loi soumise à l'examen de la commission de la production et des échanges, était la bienvenue. En effet, elle traite de problèmes aujourd'hui au cœur de l'actualité du fait de la catastrophe de l'Erika, mais aussi des problèmes de déballastage, méconnus alors qu'ils constituent un véritable fléau.

Il a déclaré que la proposition de loi ainsi que les amendements du rapporteur bénéficiaient du soutien du groupe socialiste et s'est réjoui de ce que ce dispositif laisse une place importante à la prévention. Il a insisté à cet égard sur l'importance pour certains ports de s'équiper.

Enfin, M. Jean-Pierre Dufau a estimé qu'il était sage de confier aux tribunaux de proximité les litiges résultant d'infractions en matière de déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires car ces tribunaux sont particulièrement concernés et plus au fait des conséquences du déballastage. Il s'est, pour conclure, réjoui de l'inscription de ce texte à l'ordre du jour car il répond aux attentes de l'opinion publique.

II. — EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

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

Cet article vise à renforcer le régime de sanctions fixé à l'article premier de la loi n° 83-583 réprimant la pollution par les navires.

Aujourd'hui, le capitaine d'un navire français, soumis aux dispositions de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, qui se rend coupable d'une infraction aux interdictions de rejets d'hydrocarbures en mer, est puni d'une amende pouvant atteindre un million de francs et d'une peine de prison d'un maximum de deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, les peines sont doublées. Ces dispositions s'appliquent aux capitaines de navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieur à 150 tonneaux (TJB) ou des navires d'autre type d'un TJB d'au moins 500 tonneaux.

Ces mesures sont également applicables au responsable à bord de l'exploitation des plates-formes immatriculées en France. L'article 7 de la loi précitée étend la portée de cet article aux navires et plates-formes étrangers pour les infractions commises jusqu'à la limite externe de la zone économique au large des côtes du territoire de la République.

Toutefois, dans ce cas, les peines de prison ne pourront pas être prononcées si l'infraction n'a pas eu lieu dans les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables françaises. En revanche, l'Etat du pavillon partie à la convention pourra prononcer une peine d'emprisonnement pour les mêmes faits à l'encontre du capitaine fautif.

Cet article de la proposition de loi triple le montant de l'amende et double la peine de prison encourus.

La commission a adopté un amendement du rapporteur mettant en conformité les dispositions prévues à cet article avec la loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 relative à l'entrée en vigueur du nouveau code pénal. Rappelons que celle-ci supprime les mentions relatives aux minima des peines d'amende et de prison encourues, ainsi que celles prévoyant qu'une seule des deux peines peut être appliquée.

Puis, la commission a adopté l'article premier ainsi modifié.

Article 2

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

L'article 2 de la loi n° 83-583 précitée fixe à un maximum de 300 000 francs et à une peine *d'au plus* un an de *prison la sanction* du rejet illicite d'hydrocarbures en mer commise par le capitaine d'un navire-citerne de moins de 150 TJB ou d'un autre navire de moins de 500 TJB et dont les moteurs sont d'une capacité propulsive installée supérieure à 150 kilowatts.

Cet article de la proposition de loi fixe désormais les limites précitées, respectivement à 900 000 francs et deux ans de prison.

Comme à l'article précédent, la commission a adopté un amendement du rapporteur tirant les conséquences des dispositions de la loi n° 92-1336 précitée, puis a adopté l'article 2 ainsi modifié.

Article 3

Sanctions à l'encontre des capitaines des autres navires

L'article 4 de la loi n° 83-583 précitée fixe, dans sa rédaction initiale, à 10 000 francs le montant maximal de l'amende encourue par le capitaine d'un navire soumis aux dispositions de la convention internationale de Londres, n'appartenant pas aux catégories définies aux articles 1 et 2 de la loi, qui a commis une infraction à la réglementation des rejets d'hydrocarbures en mer. En cas de récidive, le montant de l'amende est doublé et le capitaine encourt alors en outre jusqu'à six mois de prison.

Il s'agit de navires de dimensions modestes et de faible motorisation, de moins de 500 TJB et dont la force propulsive est inférieure à 150 kilowatts.

Rappelons que l'article 329 de la loi n° 92-1336 du 13 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. » Il y est également *indiqué que* « lorsque les textes visés (...) prévoient une peine d'amende encourue en cas de récidive inférieure à 50 000 francs, cette amende est désormais de 50 000 francs ».

L'article 3 de la proposition de loi porte le montant maximum de l'amende à 30 000 francs et prévoit, en cas de récidive, un doublement de l'amende et une peine de prison pouvant atteindre un an.

La commission a adopté un amendement du rapporteur tirant les conséquences des dispositions de la loi n° 92-1336 précitée relative à l'entrée en vigueur du nouveau code pénal, puis l'article 3 ainsi modifié.

Article 4

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

Le premier alinéa de l'article premier du protocole n° 1 de la convention internationale du 2 novembre 1973 impose au capitaine d'un navire, ou à la personne qui en a la charge, de faire « sans retard » et avec « tous les détails possibles » un rapport lorsqu'un des événements suivants est survenu au navire :

- rejet non autorisé par la convention,
- rejet autorisé par la convention, quand il vise à assurer la sécurité d'un navire ou à sauvegarder des vies humaines en mer, ou quand il résulte d'une avarie survenue au navire ou à son équipement,
- rejet d'une substance nuisible visant à combattre un cas particulier de pollution ou effectué à des fins de recherche scientifique légitime sur la réduction ou le contrôle de la pollution,
- probabilité de rejet dans les conditions précédentes ainsi définies.

Il n'est pas inutile d'insister sur l'importance du respect de cette obligation, tout retard dans la mise en œuvre des moyens de lutte contre la pollution provoquée par un des éléments visés pouvant accroître l'ampleur du désastre.

L'article 5 ter punit *aujourd'hui* d'une *amende maximale* de 300 000 francs et d'un emprisonnement pouvant atteindre un an, le capitaine d'un navire auquel est survenu l'un des événements décrits *ci-dessus* et qui n'aura pas transmis un *rapport à leur propos*, conformément aux dispositions du protocole précité.

L'article 4 de la proposition de loi porte ces peines à un maximum de 900 000 francs d'amende et deux ans de prison.

La commission a adopté un amendement du *rapporteur tirant, comme aux articles précédents, les conséquences de l'entrée en vigueur du nouveau code*

pénal, puis a adopté l'article 4 ainsi modifié.

Article additionnel après l'article 4

Compétence exclusive des tribunaux des chefs-lieux

des préfectures maritimes

La commission a adopté un amendement du rapporteur insérant un article additionnel après l'article 4, confiant aux tribunaux des chefs-lieux des préfectures maritimes la compétence pour juger des infractions aux interdictions de dégazage et déballastage illicites.

La commission a ensuite adopté l'ensemble de la proposition de loi ainsi rédigée.

*

* *

En conséquence, la commission de la production et des échanges, vous demande **d'adopter** la proposition de loi modifiant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution *par* les navires dont le texte suit.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

Proposition De Loi

modifiant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant

la pollution *par les navires*

Article premier

Rédiger ainsi le début de l'article 1er de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution *par les navires* :

« Art. 1er.- 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*) ».

Article 2

Rédiger ainsi le début de l'article 2 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée :

« Art. 2.- 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*) ».

Article 3

Rédiger ainsi le début de l'article 4 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée :

| « Art. 4.- 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 <i>reste sans changement</i>) ». | Texte de la proposition de loi | Conclusions de la Commission |
|---|--------------------------------|------------------------------|
| Article 4 Après les mots : « sera puni d'une amende de », rédiger ainsi la fin de l'article 5 ter de la loi n° 83-583 précitée : « 900 000 F. et d'un emprisonnement de deux ans. ». | — | — |
| Article 5 Il est inséré, après le titre dix-septième du livre quatrième du code de procédure pénale, un titre dix-septième/bis, comportant deux articles, ainsi rédigé : « Titre dix-septième/bis. – De la poursuite, de | | |

dispositions sont également applicables à la poursuite, à l'instruction et au jugement des actes susvisés commis hors du territoire national, lorsque la loi française est applicable en vertu des dispositions d'une convention ou d'un traité international régulièrement approuvé ou ratifié. »

« Art. 706-40-2.– Pour la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions commises en Mer du Nord et dans la Manche, entrant dans le champ d'application de l'article 706-40-1, le procureur de la République, le juge d'instruction et le tribunal correctionnel de Cherbourg exercent une compétence exclusive.

« Pour la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions commises dans l'Atlantique, entrant dans le champ d'application de l'article 706-40-1, le procureur de la République, le juge d'instruction et le tribunal correctionnel de Brest exercent une compétence exclusive.

« Pour la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions commises en Méditerranée, entrant dans le champ d'application de l'article 706-40-1, le procureur de la République, le juge d'instruction et le tribunal correctionnel de Toulon exercent une compétence

exclusive. » TABLEAU
COMPARATIF

—
Texte en vigueur
—

| | | |
|---|---|--|
| | Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires | Proposition de loi modifiant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires |
| Proposition de loi modifiant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires | Article 1er | Article 1er |
| Art. 1er.— Sera puni d'une amende de 100 000 F. à 1 000 000 F. et d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978 et par ses modificatifs ultérieurs régulièrement approuvés ou ratifiés, entrant dans les catégories ci-après : | Dans l'article 1er de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, <i>les mots</i> : « Sera puni d'une amende de 100 000 F. à 1 000 000 F. et d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement et, en cas de récidive, du double de ces peines » sont remplacés par les mots : « Sera puni d'une amende de 300 000 F. à 3 000 000 F. et d'un emprisonnement de six mois à quatre ans, ou de l'une de ces deux peines seulement et, en cas de récidive, du double de ces peines ». | Rédiger ainsi le début de l'article 1er de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires : « Art. 1er.- 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>– navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ;</p> | <p>– navires autres que navires-citernes, d'une <i>jauge brute égale ou supérieure</i> à 500 tonneaux, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention, relatives aux interdictions de rejets d'hydrocarbures, tels que définis au 3 de l'article 2 de ladite convention.</p> <p>Les pénalités prévues au présent article sont applicables au responsable à bord de l'exploitation des plates-formes immatriculées en France pour les rejets en mer effectués en infraction aux règles 9 et 10 de l'annexe I de cette convention.</p> |
| | | <p>Article 2 Article 2</p> |
| <p><i>Art. 2.- Sera puni d'une amende de 30 000 F. à 300 000 F. et d'un emprisonnement de quinze jours à un an, ou de l'une de ces deux peines, et, en cas de récidive, du double de cette amende et d'un emprisonnement de un à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de la convention susmentionnée et appartenant aux catégories suivantes ;</i></p> | <p><i>Dans l'article 2 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée, les mots : « Sera puni d'une amende de 30 000 F. à 300 000 F. et d'un emprisonnement de quinze jours à un an, ou de l'une de ces deux peines et, en cas de récidive, du double de cette amende et d'un emprisonnement de un à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement » sont remplacés par les mots : « Sera puni d'une amende de 90 000 F. à 900 000 F. et d'un emprisonnement de trente jours à deux ans, ou de l'une de ces deux peines et, en cas de récidive, du double de cette amende et d'un emprisonnement de deux à quatre ans, ou de l'une de ces deux peines seulement ».</i></p> | <p>Rédiger ainsi le début de l'article 2 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée :</p> <p>« Art. 2.- 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>– navires-citernes d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux ;</p> <p>– navires autres que navires-citernes, d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux et dont la machine propulsive a une puissance installée supérieure à 150 kilowatts, qui aura commis les infractions prévues à l'article 1er ci-dessus.</p> | |
| <p>.....</p> <p>.....</p> | | |
| | <p><i>Article 3 Article 3</i></p> <p><i>Art. 4.– 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 soumis aux dispositions de la convention susmentionnée n' appartenant pas aux catégories de navires définis aux articles 1er et 2 qui aura commis les infractions prévues à l'article 1er. Dans l'article 4 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée, les mots : « 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 » sont remplacés par les mots : « Sera puni d'une amende de 3 000 F. à 30 000 F. et, en cas de récidive, du double de cette peine et d'un emprisonnement de quinze jours à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement ».</i></p> <p>Rédiger ainsi le début de</p> | |

emprisonnement d'un an, tout capitaine ... (le reste sans changement) ».

| | | |
|---|---|--|
| <p>Art. 5 ter.– Tout capitaine de navire français auquel est survenu, en mer ou dans les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, un des événements mentionnés par le protocole I de la convention susmentionnée ou toute autre personne ayant charge du navire, au sens de l'article 1er de ce protocole, qui n'aura pas établi et transmis un rapport conformément aux dispositions dudit protocole, sera puni d'une amende de 30 000 F. à 300 000 F. et d'un emprisonnement de quinze jours à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement.</p> | <p>Article 4 Article 4</p> <p>Dans l'article 5 ter de la loi n°83-583 du 5 juillet 1983 précitée, les mots : « sera puni d'une amende de 30 000 F. à 300 000 F. et d'un emprisonnement de quinze jours à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement » sont remplacés par les mots : « sera puni d'une amende de 90 000 F. à 900 000 F. et d'un emprisonnement de un mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement ».</p> | <p>Après les mots : « sera puni d'une amende de », rédiger ainsi la fin de l'article 5 ter de la loi n° 83-583 précitée :</p> <p>« 900 000 F. et d'un emprisonnement de deux ans. ».</p> |
| | <p>.....</p> | <p>Article additionnel</p> |

Il est inséré, après le titre dix-septième du livre quatrième du code de procédure pénale, un titre dix-septième/bis, comportant deux articles, ainsi rédigé :

« Titre dix-septième/bis. – De la poursuite, de l'instruction et du jugement des infractions en matière de déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires.

« Art. 706-40-1.– Les actes visés par la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires ainsi que les infractions connexes sont poursuivis, instruits et jugés selon les règles du présent code sous réserve des dispositions du présent titre.

« Ces dispositions sont également applicables à la poursuite, à l'instruction et au jugement des actes susvisés commis hors du territoire national, lorsque la loi française est applicable en vertu des dispositions d'une convention ou d'un traité international régulièrement approuvé ou ratifié. ».

« Art. 706-40-2.– Pour la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions commises en Mer du Nord et dans la Manche, entrant dans le champ d'application de l'article 706-40-1, le procureur de la République, le juge d'instruction et le tribunal correctionnel de Cherbourg exercent une compétence exclusive.

« *Pour la* poursuite, l'instruction et le jugement des infractions commises dans l'Atlantique, entrant dans le champ d'application de l'article 706-40-1, le procureur de la République, le juge d'instruction et le tribunal correctionnel de Brest exercent une compétence exclusive. ».

« Pour la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions commises en Méditerranée, entrant dans le champ d'application de l'article 706-40-1, le procureur de la République, le **juge d'instruction** et le tribunal correctionnel de Toulon exercent une compéten