



N° 620

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 22 janvier 2008

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat, *relatif à la*
nationalité des équipages de navires (n° 169),

PAR M. JEAN-YVES BESSELAT,

Député.

Voir les numéros

Sénat : *Sénat* : 415, 439 et T.A. 134 (2006-2007).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
TRAVAUX DE LA COMMISSION	9
I.— DISCUSSION GÉNÉRALE	9
II.— EXAMEN DES ARTICLES	13
Chapitre I ^{er} : Dispositions relatives au critère de nationalité des équipages de navires.....	13
<i>Avant l'article 1^{er}</i>	13
<i>Article 1^{er}</i> (article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime) : Suppression de la réserve de nationalité du capitaine et de son second à bord des navires français	13
<i>Article 2</i> (article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français) : Suppression de la réserve de nationalité du capitaine et de son second à bord des navires immatriculés au registre international français.....	17
<i>Article 3</i> : Abrogation de l'article 221 du code des douanes relatif à la réserve de nationalité dans le cadre de la francisation des navires.....	19
Chapitre II : Dispositions relatives aux prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité du navire.....	20
<i>Article 4</i> (articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande) : Encadrement des prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité des navires	20
<i>Article 5</i> : Application de l'article 4 à l'ensemble du territoire de la République	27
<i>Après l'article 5</i>	28
TABLEAU COMPARATIF	29
AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION	39

MESDAMES, MESSIEURS,

Le texte de loi qui nous est soumis aujourd'hui, adopté par le Sénat en septembre 2007, a pour objet de mettre en conformité les textes qui régissent notre marine marchande avec les principes européens de libre circulation des hommes, que la France a ratifiés.

Ce texte prévoit que le commandant et son substitué sur les navires de commerce du premier et du second registre seront désormais Européens – et non exclusivement Français – comme cela est le cas aujourd'hui.

La France a résisté pendant plusieurs années devant les injonctions de la Commission européenne, considérant que la sécurité, la sûreté du navire ainsi que la protection de l'environnement justifiaient le maintien d'une dérogation de nationalité.

Votre rapporteur, saisi de ce texte, a lui-même souhaité, en accord avec Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, auditionner l'ensemble de la filière maritime pour comprendre quels étaient les vrais problèmes de la profession par rapport à ce texte.

À l'issue de ces auditions, j'ai pu constater que deux écoles se faisaient face :

– l'école colbertiste représentée par les capitaines de navires, les associations de marins, certains élèves des écoles de la marine marchande, défend la nationalité française pour les capitaines de navire ;

– l'école européenne représentée par le texte du Gouvernement prévoit que, désormais, le commandant du navire et son substitué seront européens.

Face à ces deux écoles quelle position adopter ?

Comme vous le savez, j'ai défendu en commission des affaires économiques l'idée, étayée par des éléments de droit, selon laquelle la Cour européenne de justice elle-même acceptait l'exception de nationalité, à condition

de prouver que le commandant d'un navire exerçait régulièrement et habituellement des fonctions régaliennes.

Je rappelle rapidement les éléments de ma démonstration :

1.— Le commandant exerce à bord du navire une responsabilité lourde : le code pénal français lui confère des pouvoirs qui lui permettent d'exercer régulièrement son autorité.

2.— Les liens entre la marine nationale et la marine de commerce confirmés par le contrat de « contrôle naval volontaire » peuvent être l'occasion d'échanges d'informations classifiées confidentiel défense, que seul un commandant français peut connaître.

3.— Le code ISPS prévoit (décret du 28 février 2007) que le commandant peut appliquer des sanctions pénales en cas de contravention à ce code. Il est difficile d'imaginer qu'un officier non français puisse exercer un pouvoir pénal sur un navire français.

4.— Enfin les conventions internationales stipulent qu'il doit exister un lien substantiel entre l'État du pavillon et le navire et que la France peut décider à bon droit que ce lien substantiel est représenté par le commandant qui dès lors peut être Français.

L'ensemble de ces arguments ont été présentés en commission mais notre Président et la majorité des commissaires m'ont fait valoir que chacun de ces arguments pouvaient être contestés en droit et que, dès lors, aller devant la Cour de Justice présentait des risques qu'il fallait soigneusement peser : le gouvernement français n'a pas souhaité prendre ces risques.

C'est la raison pour laquelle aujourd'hui, je présente la position de notre commission, en appuyant ainsi la position du gouvernement.

Je voudrais vous faire part des arguments de fond qui me conduisent à prendre cette position :

1.— Être condamné par l'Europe risquait de déséquilibrer une politique maritime mise en place depuis plusieurs années et qui commence à porter ses fruits : la mise en place de la taxe au tonnage, le vote du texte RIF, le rétablissement du GIE fiscal, l'exonération des charges ENIM pour les armateurs. L'ensemble de ces mesures donne des résultats : ainsi entre 2005 et 2007, la flotte française sous pavillon français est passée de 212 navires à 252 soit un accroissement de 15% en 2 ans. Cette croissance va se poursuivre et s'intensifier. Il faut la conforter.

2.— Le texte ouvre aux capitaines européens la possibilité de commander des navires français. Rappelons que ces officiers doivent être titulaires des qualifications professionnelles nécessaires, c'est-à-dire conformes à la convention

de l'Organisation maritime internationale. Ils devront aussi démontrer leur connaissance de la réglementation française, concernant les prérogatives du capitaine. Ce test de connaissance se fera en français ce qui permettra en même temps de vérifier leur connaissance de la langue française.

La modification de notre législation ne signifie donc pas demain une arrivée massive de capitaines étrangers, parce qu'ils devront faire la preuve de leur compétence et de leur connaissance du français, mais aussi parce qu'il y a pénurie mondiale d'officiers. Enfin, il ne faut pas oublier que nos armateurs sont attachés à la qualité de la formation, et à la qualité de nos marins.

3.- La formation :

Il est fondamental pour répondre au défi de la croissance de notre filière maritime, de développer, de façon dynamique, notre filière de formation aux métiers de la mer.

La croissance du secteur maritime, et le développement de notre pavillon, exigent de tripler en 5 ans le nombre des élèves sortant de nos écoles nationales de la marine marchande.

Actuellement, 300 élèves sortent chaque année de nos 4 écoles, il est nécessaire que dans les 5 ans, ces promotions soient de 1 000 élèves. Il faut pour cela, dans le cadre de la réflexion ouverte, prendre des décisions rapides en matière d'organisation de nos écoles, de développement des moyens de formation, et en restaurant dans l'esprit du grand public, les valeurs des métiers de la mer. Grand et passionnant chantier.

Je voudrais lancer un appel quant aux moyens financiers à mettre en œuvre : il faut 15 millions d'euros pour moderniser nos écoles : il est nécessaire d'utiliser la fongibilité des crédits du Ministère de l'équipement, pour que, dès 2008, des moyens importants soient mis, notamment pour l'école de la marine marchande du Havre, et à un degré moindre pour les autres écoles.

Dès que les décisions auront été prises, il faut que l'État mobilise les moyens sous l'impulsion du ministre en charge de la mer.

La totalité des armateurs français que j'ai rencontrés sont décidés à participer à cet effort de formation, et savent qu'en règle générale, nos officiers sont parmi les meilleurs.

Cet effort est la clé de la réussite de notre politique mise en œuvre depuis 5 ans, parce que former des marins qui naviguent est indispensable à notre pavillon, mais est aussi non moins indispensable à la sécurité maritime de notre pays, dont les côtes sont particulièrement exposées, en particulier sur la Manche et sur l'Atlantique : dans les CROSS, pour la surveillance maritime, dans les ports pour inspecter les navires, dans les stations de pilotage, dans le remorquage, dans les sociétés de contrôle et de classification. Il est indispensable d'avoir des marins

français qui aient navigué (dans nos écoles de la marine marchande aussi bien sûr).

4.— Il faut aussi souligner un élément important : l'engagement des armateurs de pavillonner français ; il est vrai que la pénurie d'officiers français, pourrait dans certains cas inciter les armateurs à pavillonner à l'étranger.

L'adoption de ce texte leur donne un moyen supplémentaire d'accélérer leur pavillonnement notamment sous le RIF et je confirme que dans l'année qui vient une soixantaine de navires doit pouvoir intégrer le RIF d'autant plus que le dispositif du GIE fiscal vient d'être définitivement remanié, pour tenir compte des observations de Bruxelles.

Voilà les raisons qui m'ont conduit à évoluer et à soutenir avec notre commission, la position du gouvernement. Pour terminer, je voudrais que le gouvernement apporte trois précisions à ce texte, qui me semblent nécessaires :

– d'abord examiner le décret du 28 février 2007 portant sur l'application du code ISPS sur les navires au long cours et donnant des pouvoirs pénaux au commandant ;

– ensuite examiner « les contrats navals volontaires » passés entre la marine nationale et la marine de commerce ;

– enfin, préciser quelles sont les autorités administratives et judiciaires compétentes pour la navigation au long cours.

Le texte nécessite des précisions sur ces différents points.

Ayant fait part de l'ensemble de ces remarques, j'invite l'ensemble de mes collègues à voter le texte du gouvernement.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du 22 janvier 2008, la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire a examiné, sur le rapport de M. Jean-Yves Besselat, le projet de loi adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture sur la nationalité des équipages de navires (n° 169).

Un débat a suivi l'exposé de **M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.**

Le Président Patrick Ollier a remercié le rapporteur pour l'éclairage apporté sur un sujet sur lequel sa compétence ne fait pas de doute. Toutefois, c'est logiquement que le gouvernement se conforme aux mutations du droit communautaire en prenant en compte le caractère désormais non conforme à ce dernier du droit français. Le recours en manquement introduit par la Commission européenne en février 2007 fait peser sur la France la menace d'une condamnation par la Cour de justice des communautés européennes. Il convient d'écarter ce risque, d'autant plus que la navigation sous pavillon français n'est pas contradictoire avec la présence à bord d'officiers étrangers.

Les arguments du rapporteur, pour pertinents qu'ils puissent être, doivent recevoir une réponse contradictoire. En premier lieu, le commandant d'un navire détient effectivement le pouvoir de mener une enquête préliminaire et de prendre des mesures privatives de liberté ; il assure aussi des fonctions d'officier d'état civil. Pour autant, cela ne fait pas de lui un officier de police judiciaire ni un juge d'instruction, et une nationalité étrangère ne change rien à ses prérogatives.

En second lieu, si le commandant exerce bien une mission de surveillance et de sécurité lors de la navigation, les décisions qu'il prend dans ce domaine sont de nature ponctuelle et ne justifient pas un maintien de la réserve de nationalité.

En troisième lieu, le lien entre marine marchande et défense nationale ne suffit pas à faire d'un capitaine de la marine marchande un collaborateur actif de la marine nationale. De plus, la solidarité européenne doit prévaloir en matière de défense, aussi faut-il accorder à un officier européen le même crédit qu'à un officier français. D'ailleurs, un commandant étranger peut déjà recevoir l'habilitation au secret défense.

En quatrième lieu, les prescriptions du code ISPS ne varient pas en fonction de la nationalité du commandant du navire. Il n'y a donc aucune raison objective de penser qu'un étranger l'appliquera plus mal qu'un Français.

En dernier lieu, la convention de Montego Bay sur le droit de la mer n'est pas invocable en raison de textes communautaires qui assurent le lien entre le navire et son pavillon par d'autres moyens que la nationalité du commandant.

M. François Brottes a regretté que le projet de loi ne comporte aucun exposé des motifs, et que la commission n'ait pas entendu la position du Gouvernement sur ce texte.

Le Président Patrick Ollier a estimé que la commission devait être capable d'avoir un débat éclairé sans entendre forcément le Gouvernement. En outre, il n'y a pas d'exposé des motifs dans le projet de loi car le texte a été préalablement examiné par le Sénat, dont le rapport est d'ailleurs en ligne sur Internet.

M. Daniel Paul s'est étonné du désaccord entre le rapporteur et le président de la commission, ce qui arrive peu souvent. Il a demandé au rapporteur le retrait de ses amendements, rappelant que toutes les difficultés actuelles découlent du vote de la loi sur le RIF en 2005 ; cette loi devait relancer le pavillon français, mais on a enregistré une faible hausse du nombre d'immatriculation, à peine de 35 à 40 navires à peine.

Si l'on suit la distinction que souhaite faire le rapporteur entre les navires qui voguent dans les eaux territoriales et ceux qui naviguent au long cours, que se passera-t-il lorsqu'un navire du premier type doit porter secours hors de ses eaux territoriales ?

Le Président Patrick Ollier a rappelé qu'il existait une obligation internationale de secours pour tous les capitaines de navire.

M. Daniel Paul a souhaité savoir comment s'articuleraient les deux statuts proposés par le rapporteur. En outre, à quoi sert un navire sous pavillon français du point de vue de l'emploi si ni le capitaine ni l'équipage ne sont de nationalité française ?

M. Frédéric Cuvillier a souligné ses divergences par rapport à la position du rapporteur. Ce texte est présenté comme la conséquence de deux arrêts de la Cour de justice de la Communauté européenne (CJCE) ainsi que d'un arrêt rendu par la Cour de cassation dans le cadre de son contrôle de conventionalité.

Or, lors de l'examen du projet de loi sur le RIF, la question de sa compatibilité avec l'article 39 du traité CE était déjà posée. Si la France fait l'objet d'un recours en manquement, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas inscrit le présent projet de loi à l'ordre du jour plus tôt, alors même que le Président de la République a marqué ces derniers jours son intérêt pour les questions maritimes ? Espérons que sous la présidence française de l'Union européenne, la France assurera la promotion d'un véritable statut du personnel navigant.

Ces problèmes marquent le déclin de la filière maritime : notre flotte est passée du 4^{ème} au 29^{ème} rang mondial. Le RIF était censé apporter la solution mais il est loin d'y avoir réussi. La loi sur le RIF prévoyait la remise d'un rapport sur sa mise en oeuvre, que l'on attend toujours. Et il est nécessaire de disposer d'un tel

bilan pour légiférer à nouveau. Par ailleurs, la sécurité maritime n'est abordée que de manière incidente par le projet de loi.

Le rapporteur a une approche quantitative de la notion de prérogatives de puissance publique. Il confond le fait d'être titulaire de ces prérogatives, et le fait d'en assurer effectivement l'exercice. Un maire dispose de telles prérogatives, par exemple en tant qu'officier d'état civil, indépendamment du nombre de naissances, de mariages et de décès enregistrés dans sa commune. Le capitaine représente l'État sur le navire, et exerce des tâches d'état civil, de police et d'ordre judiciaire. Il est aussi un acteur de la défense nationale.

M. Serge Poignant a rendu hommage au travail approfondi et argumenté du rapporteur, étant donné le caractère délicat du texte.

Le droit européen a évolué, depuis l'adoption du RIF en 2005, époque à laquelle la réserve de nationalité était permise par la CJCE. Cependant, le recours de la Commission en date du 17 février 2007 est, pour la France, la conséquence logique de son manquement à l'article 39 du traité CE.

En conséquence, M. Serge Poignant a invité le groupe UMP à suivre l'avis du Président Patrick Ollier, en votant le texte du Gouvernement, tel qu'amendé par le Sénat.

Le rapporteur a indiqué que l'on se trouvait dans une situation délicate sur le plan du droit, la thèse colbertiste s'opposant à l'idée d'une France intégrée dans un ensemble européen.

En outre, le RIF est un réel succès puisque 40 nouveaux navires ont été enregistrés depuis sa création, sachant par ailleurs qu'une cinquantaine de dossiers sont actuellement en cours de traitement.

En mer, il y a effectivement une obligation de sauvetage des personnes en péril, quelle que soit la nationalité du navire ou de son capitaine.

A la suite de ces débats, le Président Patrick Ollier a estimé que la commission devait, avant de passer à l'examen des amendements et afin de clarifier le débat, opter de manière globale pour l'argumentation soutenue par le gouvernement et par lui-même, ou pour celle du rapporteur.

Après avoir remarqué que les membres de la commission se prononcent généralement sur un texte ou sur des amendements, MM. François Brottes, pour le groupe SRC, et Daniel Paul, pour le groupe GDR, ont indiqué, après une suspension de séance, que leur groupe ne prendrait pas part à ce vote, dont ils ont estimé qu'il relevait d'une démarche de clarification interne à la majorité, en rappelant leur opposition aux dispositions du projet de loi.

Les membres de la commission qui ont pris part au vote ayant majoritairement soutenu la position du Président Patrick Ollier, M. Jean-Yves

Besselat, rapporteur, a indiqué qu'il se ralliait à la position majoritaire et que, par conséquent, il retirait ses amendements au profit du projet du gouvernement, afin d'éviter notamment que la France ne s'engage dans une procédure longue et délicate au niveau communautaire.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

CHAPITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES AU CRITÈRE DE NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES

Avant l'article 1^{er}

La commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul, proposant de supprimer l'intitulé du chapitre I.

Article 1^{er}

(article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime)

Suppression de la réserve de nationalité du capitaine et de son second à bord des navires français

Cet article, modifiant l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, vise à ouvrir les fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance aux ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse à bord des navires battant pavillon français.

Actuellement, l'article 3 de ce code prévoit, outre une définition du marin, que le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français à bord des navires battant pavillon français (alinéa 2 de cet article).

Il prévoit ensuite, dans un troisième alinéa, que les autres membres de l'équipage doivent être ressortissant d'un État membre de la Communauté européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. Cette dernière rédaction résulte de l'article 23 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports ⁽¹⁾.

Rappelons que le privilège de nationalité française des marins remonte à Colbert qui, en 1668, a créé un système de classes conférant aux gens de mer un statut particulier impliquant la nationalité française des marins. L'ordonnance n° 58-1358 du 27 décembre 1958 a ensuite modifié l'article 3 du code du travail maritime, afin de prévoir que l'équipage d'un navire battant pavillon français doit

(1) Précisons que cet arrêté n'a jamais été pris, contribuant à entretenir une certaine instabilité juridique sur ce sujet.

être français dans une proportion définie par arrêté du ministre de la marine marchande. Dans un arrêt *Commission contre France* du 4 avril 1974, la Cour de justice des communautés européennes a cependant estimé que le maintien du privilège de nationalité des marins français était contraire à l'actuel article 39 du traité instituant les communautés européennes. Ce n'est qu'en 1996 que le législateur a pleinement pris acte de cet arrêt. Comme il a été rappelé dans le propos introductif, la jurisprudence de la CJCE a pourtant longtemps validé la possibilité d'une dérogation pour le capitaine et son substitué.

Les deux premiers alinéas de cet article 1 prévoient, dans une *première phrase*, qu'à bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

Sans reprendre les bases du droit maritime, on rappellera quelques définitions utiles :

– la notion de navire résulte de l'article 2 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, le définissant comme « *tout bâtiment de mer quel qu'il soit y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de mer* ». Le champ de la présente disposition est donc extrêmement large, mais ne comprend pas les navires inscrits au RIF qui sont spécifiquement régis par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005; entrent dans le champ de la mesure les navires de pêche, les navires de plaisance, mais aussi ceux en charge du pilotage, du lamanage et du remorquage dans les ports français ;

– s'agissant de l'officier chargé de sa suppléance, il s'agit essentiellement du second du navire, mais la loi RIF a précisé qu'il peut également s'agir de l'officier en chef mécanicien, ce qui est aussi le cas pour les autres navires;

– s'agissant des États visés par cette disposition, on rappellera que la référence à l'Espace économique européen, entré en vigueur au 1^{er} janvier 1994, fait entrer dans le champ de la présente disposition l'Islande, la Norvège et le Liechtenstein. La Confédération suisse est intégrées aux dispositions résultant du droit communautaire dans le domaine de la libre circulation des personnes en application d'un accord du 21 juin 1999 entre la Confédération et la Communauté européenne.

S'agissant des navires battant pavillon français visés par la présente disposition, on précisera:

– que les navires battant pavillon français sont, de manière générale, ceux qui sont immatriculés à l'un des registres reconnus par notre droit : outre le registre de droit commun, dit registre métropolitain, prévu par la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, qui compte environ 80 navires, il existe aussi le registre des Terres australes et antarctiques françaises (encore appelé registre TAAF ou Kerguelen) reposant sur le décret n°87-190 du 20 mars 1987 puis l'article 26 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996. Ce registre est en voie d'extinction, puisque les navires de commerce qui y étaient inscrits ont été transférés au registre RIF, n'y laissant subsister que quelques navires de pêche. Le registre international français, créé par la loi n° 2005-412 du

3 mai 2005, et qui n'est donc pas concerné par cet article 1^{er} mais par l'article 2, a été créé pour relancer l'attractivité du pavillon français. Enfin, le registre d'immatriculation des territoires d'outre-mer est régi par le décret n° 60-600 du 22 juin 1960 (7 navires enregistrés en Nouvelle-Calédonie, 28 en Polynésie, et 6 à Wallis et Futuna);

— que, compte tenu de l'article 5 du présent projet de loi, qui ne rend applicable à l'ensemble du territoire de la République que l'article 4 du projet de loi, on peut légitimement se demander si le registre des TAAF et celui de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie et de Wallis et Futuna. Après vérification avec les services du ministère, ce raisonnement *a contrario*, et qui mériterait sans doute d'être énoncé plus clairement, doit bien être interprété comme excluant du champ de l'article 1^{er} les navires inscrits sur ces registres, en application du principe de spécialité législative sur lequel votre rapporteur reviendra dans son examen de l'article 5.

La *seconde phrase de cet alinéa* prévoyait, dans la rédaction du projet de loi initial, que l'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi.

En première lecture, le Sénat a modifié cette phrase en adoptant un amendement de la commission, précisant que l'accès à ces fonctions est subordonné à la présentation d'un diplôme attestant d'une maîtrise de la langue française et de la possession de connaissances juridiques permettant la tenue des documents de bord (c'est-à-dire essentiellement le journal de bord, le rôle d'équipage et l'acte de francisation du navire).

Cette modification a été motivée, selon le rapporteur du Sénat, par la volonté de garantir la sécurité maritime à bord des navires français. La convention STCW de 1978 révisée en 1995, permettant la reconnaissance mutuelle des diplômes et des qualifications professionnelles des marins, ne suffirait pas à assurer la maîtrise, par le futur capitaine européen d'un navire français, du droit maritime français, mais aussi du droit civil et du droit pénal.

Selon le rapporteur du Sénat, plusieurs autres pays européens exigent par ailleurs des candidats une connaissance précise des lois nationales, par exemple de la Suède et du Danemark, dans lesquels les candidats doivent suivre une formation en droit maritime national, ou encore au Royaume-Uni, où l'équivalence des diplômes est relativement restrictive.

À ce stade, il semblerait que le gouvernement soit en train d'étudier la possibilité de supprimer cette précision apportée par le Sénat, au motif qu'elle serait également contraire au droit communautaire : ce serait là supprimer l'une des dernières garanties que nous puissions avoir sur la

capacité des capitaines à maîtriser les codes, juridiques et linguistiques, de notre pays, ce qui est un minimum.

Au cours de ses auditions, votre rapporteur a en outre pu constater que de nombreux États membres, qui ont pourtant supprimé la réserve de nationalité pour être en conformité avec le droit communautaire, ont laissé subsister, par le biais de procédures, d'examens et de tests, des entraves importantes à l'accès à leur navires à des capitaines européens. Si on ne peut souhaiter que la France suive cette voie, qui manque de clarté, il n'est pas non plus normal que la France soit moins exigeante que les autres États membres sur ce point.

La dernière phrase de cet alinéa prévoit qu'un décret, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les conditions d'application de cette disposition et la formation théorique et pratique exigée des candidats. La liste des personnes consultées dans le cadre de la rédaction du décret mérite d'être précisée, faute de quoi le décret pourrait être annulé si toutes les organisations n'ont pas été consultées, ce qui semble impossible.

Le deuxième alinéa de cet article prévoit que les membres de l'équipage sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi.

Cet alinéa reprend la rédaction actuelle de l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, en la modifiant sur deux points :

– la rédaction actuelle prévoit que la proportion minimale de marins communautaires concerne les « *autres* » membres de l'équipage, ce qui peut se comprendre puisque le capitaine et son second doivent actuellement être français. Néanmoins, en supprimant cette référence aux « *autres* » membres de l'équipage, on diminue également la proportion de marins communautaires puisque le capitaine et son second entrent dans cette catégorie dans le projet de loi, ce qui n'est pas le cas dans le droit en vigueur. Cette précision méritera d'être réintroduite dans le projet de loi ;

– le projet de loi fait référence à la « *situation de l'emploi* » en fonction de laquelle l'arrêté fixe une proportion minimale de marins communautaires. Il serait judicieux de supprimer cette référence qui ne précise en rien la disposition législative.

La commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à supprimer cet article, puis un amendement de M. Frédéric Cuvillier ayant pour objet de garantir que le régime de protection sociale à bord des navires battant pavillon français applicable aux navigants résidant hors de France est le régime français, le rapporteur ayant estimé qu'une telle disposition conduirait à une réécriture de la loi sur le registre international français.

Puis, la commission a *adopté* l'article 1^{er} *sans modification*.

Article 2

(article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français)

Suppression de la réserve de nationalité du capitaine et de son second à bord des navires immatriculés au registre international français

Cet article vise à ouvrir aux ressortissants européens les fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance à bord des navires immatriculés au registre international français.

Actuellement, l'article 5 de la loi créant ce nouveau registre prévoit que :

– les membres de l'équipage des navires immatriculés au registre international français doivent être ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale de 35% calculée sur la fiche d'effectif. Ce chiffre est abaissé à 25 % pour les navires ne bénéficiant pas du dispositif du GIE fiscal ;

– le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont français.

Les deux premiers alinéas ont été introduits au Sénat par l'adoption d'un amendement de la commission des affaires économiques. Outre une précision rédactionnelle, ils visent, par cohérence avec l'article 1^{er} du présent projet de loi, à ouvrir les postes de capitaine et de second aux ressortissants de la Confédération suisse.

Les alinéas 2 à 4 prévoient qu'à bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement, sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'espace économique européen ou de la Confédération suisse. Par rapport au droit en vigueur, ces alinéas conduisent à supprimer l'obligation de nationalité française du capitaine et de son suppléant, mais aussi d'élargir aux capitaines suisses la possibilité de commander un navire de commerce français.

Rappelons que la disposition d’affichage énonçant que le capitaine ou son suppléant sont « *garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l’environnement* » avait été introduite dans la loi sur le RIF précisément pour rappeler la position française sur la réserve de nationalité dans le cadre d’une procédure en cours au niveau communautaire. Cette disposition, que votre rapporteur avait jugée inutile en 2004 dans la mesure où la Commission européenne ne s’arrête pas à ce genre d’artifice lorsqu’elle examine la conformité du dispositif législatif d’un État membre avec le droit communautaire, le serait encore davantage en cas de suppression du privilège de nationalité.

Dans sa rédaction prévue par le projet de loi, *la deuxième phrase* du quatrième alinéa prévoyait que l’accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d’un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l’exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi.

En première lecture, le Sénat a adopté un amendement de la commission des affaires économiques substituant au critère d’un « *niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord* » celui, plus précis et plus facile à contrôler de « *la présentation d’un diplôme attestant d’une maîtrise de la langue française et de la possession de connaissances juridiques* » permettant la tenue des documents de bord et l’exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi.

La dernière phrase de l’alinéa 4 prévoyait initialement qu’un décret en Conseil d’État, pris après avis des organisations représentatives d’amateurs et de gens de mer intéressés, précise les modalités de vérification de cette dernière condition (à savoir la connaissance de la langue française).

En première lecture, le Sénat a adopté un amendement de la commission modifiant cette rédaction, afin de prévoir que :

– le décret n’est plus qu’un décret simple, afin d’accélérer l’application de cette loi ;

– ce décret doit prévoir les modalités d’application de cette disposition « *et la formation théorique et pratique exigée des candidats* ». Le rapporteur a ainsi voulu préciser la portée d’une disposition législative initialement floue, ce dont il faut se féliciter.

Les deux derniers alinéas de cet article, introduits au Sénat par l’adoption d’un amendement de la commission des affaires économiques, complètent l’article 6 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français par une disposition prévoyant que chaque armateur participe à l’embarquement des élèves des établissements français d’enseignement maritime.

Actuellement, cet article prévoit que, pour promouvoir une filière nationale de formation maritime, chaque armateur assure la formation embarquée nécessaire au renouvellement des effectifs. Une convention ou un accord de branche étendu détermine pour les navires immatriculés au RIF la programmation des embarquements des élèves officiers en formation, les conditions d'embarquement sur des postes de lieutenant des élèves officiers des écoles de la marine marchande et de leur formation. Cet article 6 prévoit qu'à défaut de conclusion de la convention ou de l'accord ci-dessus avant le 1^{er} janvier 2006, un arrêté fixe les modalités d'application de ces dispositions.

Compte tenu du fait que cette convention, pas plus que l'arrêté, n'ont été pris, l'amendement a pour objet de rappeler cet objectif de formation maritime attaché aux navires immatriculés au RIF. Toutefois, le caractère véritablement contraignant de cette disposition peut prêter à discussion ; ce sujet méritera donc d'être abordé dans le cadre de la grande consultation sur la filière maritime qui doit être lancée par le gouvernement.

*

* *

La commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à supprimer cet article. Puis, le rapporteur a *retiré* un amendement prévoyant le maintien du privilège de nationalité pour le second registre.

Elle a ensuite *rejeté* un amendement de M. Frédéric Cuvillier visant à garantir que le régime de protection sociale à bord des navires immatriculés au registre international français applicable aux navigants résidant hors de France est le régime français.

Puis, la commission a *adopté* l'article 2 *sans modification*.

Article 3

Abrogation de l'article 221 du code des douanes relatif à la réserve de nationalité dans le cadre de la francisation des navires

Cet article prévoit l'abrogation de l'article 221 du code des douanes qui dispose actuellement :

– qu'à bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français ;

– que les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale fixée par arrêté du

ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques du navires et de leur mode d'exploitation;

La réserve de nationalité méritait en effet d'être rappelée dans la partie du code des douanes relative aux conditions à remplir pour obtenir la francisation d'un navire. Cette disposition étant maintenant obsolète, elle doit être supprimée. S'agissant de la proportion minimale de marins communautaires à bord des navires français, elle reste prévue dans la loi RIF d'une part, mais aussi à l'article 3 du code du travail maritime.

*

* *

La commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à supprimer cet article.

Puis, la commission a *adopté* l'article 3 *sans modification*.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÉROGATIVES DU CAPITAINE EN MATIÈRE PÉNALE ET DE SÉCURITÉ DU NAVIRE

Ce second chapitre a pour objet de tirer les conséquences du premier, en encadrant différemment les pouvoirs du capitaine, notamment en matière pénale et de sécurité des navires, en les plaçant sous le contrôle de l'autorité judiciaire, afin d'éviter un risque d'inconstitutionnalité résultant de l'exercice de prérogatives de puissance publique par des personnes n'ayant pas la nationalité française.

Ce principe a en effet été explicitement énoncé par le Conseil d'État dans un avis du 25 novembre 2004, selon lequel la défense de l'ordre public et la protection des libertés relèvent des seules autorités nationales. En conséquence, un acte de police, dès lors qu'il implique l'usage de la contrainte et qu'il est susceptible de conduire à une privation de liberté, ne peut être exécuté que par une autorité publique française ou sous son contrôle.

Article 4

(articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande)

Encadrement des prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité des navires

Cet article a pour objet d'apporter à certaines compétences du capitaine les modifications rendues nécessaires par l'ouverture aux ressortissants communautaires des fonctions de capitaine ou de son second.

Actuellement, les articles 28 à 30 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande prévoient que :

– dès que le capitaine a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une contravention commis à bord, il procède à une enquête préliminaire conformément aux dispositions du code de procédure pénale. Les circonstances du crime, du délit ou de la contravention et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire sont mentionnées au livre de discipline (article 28) ;

– en cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement la personne mise en examen. S'il s'agit d'un mineur de dix-huit ans, ce dernier devra, dans ce cas, être séparé de tous autres détenus. L'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine est de droit, sauf décision contraire de la juridiction compétente (article 28) ;

– le capitaine adresse sa plainte et les pièces de l'enquête préliminaire à l'administration des affaires maritimes du premier port où le bâtiment fait escale (article 29) ;

– hors de la France métropolitaine et des départements d'outre-mer, l'administrateur des affaires maritimes, saisi par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'article 26 ci-dessus, ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine en application de l'article 28 exposé ci-dessus, ou procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire dans les conditions prévues par le code de procédure pénale, puis il statue dans les conditions indiquées ci-dessus (article 30, alinéa 1) ;

– si le navire doit prochainement aborder dans un port français, l'administrateur des affaires maritimes prononce soit le maintien du prévenu en liberté provisoire, avec continuation du service, s'il fait partie de l'équipage, soit son incarcération sur le bâtiment. Dans tous les cas, le dossier de la procédure est confié, sous pli fermé et scellé, au capitaine du navire pour être remis, ainsi que le prévenu, dès l'arrivée du bâtiment dans un port français, à la disposition de l'administrateur des affaires maritimes. L'administrateur des affaires maritimes saisit soit le procureur de la République, soit le président du tribunal maritime commercial (article 30, alinéa 2) ;

– si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port français, l'administrateur des affaires maritimes débarque administrativement le prévenu, procède sur place, s'il y a lieu, à son incarcération provisoire, et prend, aussitôt que possible, les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans un port français à bord d'un bâtiment de guerre ou d'un navire de commerce, soit en qualité de marin gagnant son passage, soit comme passager, soit en état d'incarcération (article 30, alinéa 3) ;

– toutefois, si l'administrateur des affaires maritimes n'est pas en mesure de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, il peut prononcer

l'incarcération provisoire du prévenu sur le navire où il était embarqué, en ordonnant qu'il sera statué à nouveau dans un prochain port. S'il s'agit d'un mineur de treize ans, il ne peut être incarcéré dans un établissement pénitentiaire, sauf le cas de crime ; le mineur de dix-huit ans doit être séparé de tous autres détenus (article 30, alinéa 4) ;

– si le prévenu est en fuite ou si, le navire ne devant pas aborder prochainement dans un port français, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, l'administrateur des affaires maritimes se borne à adresser le dossier de l'affaire au ministre chargé de la marine marchande, qui saisit l'autorité judiciaire (article 30, alinéa 5) ;

– enfin, si l'administrateur des affaires maritimes reconnaît que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, il inflige au prévenu une peine disciplinaire (article 30, alinéa 6).

L'article 4 du projet de loi initial prévoyait une réécriture complète de ces trois articles du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, dont l'effet était principalement :

– de substituer à l'enquête préliminaire réalisée conformément au code de procédure pénale (qui relève explicitement de l'exercice d'une prérogative de puissance publique) une enquête de flagrance, c'est-à-dire le pouvoir de constater une infraction qui est en train d'avoir lieu ;

– de supprimer la disposition actuelle autorisant le capitaine à arrêter préventivement la personne mise en examen, au profit d'une procédure de consignation mise en œuvre à la demande du procureur de la République compétent. En cas d'urgence, la consignation peut être immédiatement ordonnée par le capitaine, à condition d'en informer le procureur.

En première lecture, le Sénat a adopté un amendement de la commission afin d'en clarifier l'écriture.

Au terme de cette réécriture, **les deux premiers alinéas** de l'article 4, procédant à une réécriture de l'article 28 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, prévoient que le capitaine prend toutes les mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord. Cette compétence de principe, qui figure déjà dans la loi RIF, mérite en effet d'être formulée de manière plus explicite.

Les alinéas 3 et 4, réécrivant l'article 29 de ce code, prévoient que, à la demande du procureur de la République compétent au titre de l'article 37 - c'est-à-dire soit du lieu de résidence du prévenu, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit du port d'immatriculation navire, soit du port où le navire a été conduit ou, s'il n'a pas été conduit au port, celle de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction - le capitaine peut ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement

nécessaire ⁽¹⁾, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur (de dix-huit ans) doit être séparé de toute autre personne consignée.

L'alinéa 4 prévoit en outre qu'en cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine. Il informe dès le début de celle-ci le procureur compétent afin de recueillir son accord.

L'alinéa 5, prévoyant une réécriture de l'article 30 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, prévoit que lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, délit, ou tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62 et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale, c'est-à-dire les pouvoirs d'enquête en cas de flagrance.

ARTICLE 54 DU CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

En cas de crime flagrant, l'officier de police judiciaire qui en est avisé, informe immédiatement le procureur de la République, se transporte sans délai sur le lieu du crime et procède à toutes constatations utiles.

Il veille à la conservation des indices susceptibles de disparaître et de tout ce qui peut servir à la manifestation de la vérité. Il saisit les armes et instruments qui ont servi à commettre le crime ou qui étaient destinés à le commettre, ainsi que tout ce qui paraît avoir été le produit de ce crime.

Il représente les objets saisis, pour reconnaissance, aux personnes qui paraissent avoir participé au crime, si elles sont présentes.

ARTICLE 60 DU CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

S'il y a lieu de procéder à des constatations ou à des examens techniques ou scientifiques, l'officier de police judiciaire a recours à toutes personnes qualifiées.

Sauf si elles sont inscrites sur une des listes prévues à l'article 157, les personnes ainsi appelées prêtent, par écrit, serment d'apporter leur concours à la justice en leur honneur et en leur conscience.

Les personnes désignées pour procéder aux examens techniques ou scientifiques peuvent procéder à l'ouverture des scellés. Elles en dressent inventaire et en font mention dans un rapport établi conformément aux dispositions des articles 163 et 166. Elles peuvent communiquer oralement leurs conclusions aux enquêteurs en cas d'urgence.

Sur instructions du procureur de la République, l'officier de police judiciaire donne connaissance des résultats des examens techniques et scientifiques aux personnes à l'encontre desquelles il existe des indices faisant présumer qu'elles ont commis ou tenté de commettre une infraction, ainsi qu'aux victimes.

(1) Il serait intéressant de préciser qu'il s'agit de la durée nécessaire à la préservation de l'ordre public sur le navire.

ARTICLE 61 DU CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

L'officier de police judiciaire peut défendre à toute personne de s'éloigner du lieu de l'infraction jusqu'à la clôture de ses opérations.

ARTICLE 62 DU CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

L'officier de police judiciaire peut appeler et entendre toutes les personnes susceptibles de fournir des renseignements sur les faits ou sur les objets et documents saisis.

Les personnes convoquées par lui sont tenues de comparaître. L'officier de police judiciaire peut contraindre à comparaître par la force publique les personnes visées à l'article 61. Il peut également contraindre à comparaître par la force publique, avec l'autorisation préalable du procureur de la République, les personnes qui n'ont pas répondu à une convocation à comparaître ou dont on peut craindre qu'elles ne répondent pas à une telle convocation.

Il dresse un procès-verbal de leurs déclarations. Les personnes entendues procèdent elles-mêmes à sa lecture, peuvent y faire consigner leurs observations et y apposent leur signature. Si elles déclarent ne savoir lire, lecture leur en est faite par l'officier de police judiciaire préalablement à la signature. Au cas de refus de signer le procès-verbal, mention en est faite sur celui-ci.

Les agents de police judiciaire désignés à l'article 20 peuvent également entendre, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, toutes personnes susceptibles de fournir des renseignements sur les faits en cause. Ils dressent à cet effet, dans les formes prescrites par le présent code, des procès-verbaux qu'ils transmettent à l'officier de police judiciaire qu'ils secondent.

Les personnes à l'encontre desquelles il n'existe aucune raison plausible de soupçonner qu'elles ont commis ou tenté de commettre une infraction ne peuvent être retenues que le temps strictement nécessaire à leur audition.

1^{ER} ALINÉA DE L'ARTICLE 75 DU CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

Les officiers de police judiciaire et, sous le contrôle de ceux-ci, les agents de police judiciaire désignés à l'article 20 procèdent à des enquêtes préliminaires soit sur les instructions du procureur de la République, soit d'office.

Cet alinéa 5 prévoit par ailleurs que les articles 55, 59, 66 et les premier et deuxième alinéas de l'article 76 du code de procédure pénale sont également applicables.

ARTICLE 55 DU CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

Dans les lieux où un crime a été commis, il est interdit, sous peine de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe, à toute personne non habilitée, de modifier avant les premières opérations de l'enquête judiciaire l'état des lieux et d'y effectuer des prélèvements quelconques.

Toutefois, exception est faite lorsque ces modifications ou ces prélèvements sont commandés par les exigences de la sécurité ou de la salubrité publique, ou par les soins à donner aux victimes.

ARTICLE 59 DU CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

Sauf réclamation faite de l'intérieur de la maison ou exceptions prévues par la loi, les perquisitions et les visites domiciliaires ne peuvent être commencées avant 6 heures et après 21 heures.

Les formalités mentionnées aux articles 56, 56-1, 57 et au présent article sont prescrites à peine de nullité.

ARTICLE 66 DU CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

Les procès-verbaux dressés par l'officier de police judiciaire en exécution des articles 54 à 62 sont rédigés sur-le-champ et signés par lui sur chaque feuillet du procès-verbal.

PREMIER ET DEUXIÈME ALINÉAS DE L'ARTICLE 76 DU CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

Les perquisitions, visites domiciliaires et saisies de pièces à conviction ne peuvent être effectuées sans l'assentiment exprès de la personne chez laquelle l'opération a lieu.

Cet assentiment doit faire l'objet d'une déclaration écrite de la main de l'intéressé ou, si celui-ci ne sait écrire, il en est fait mention au procès verbal ainsi que de son assentiment.

Cet alinéa prévoit par ailleurs que les pouvoirs d'enquête de flagrance, qui ont été exposés ci-dessus, s'appliquent aux crimes flagrants et aux délits flagrants lorsque la loi prévoit une peine d'emprisonnement. Rappelons qu'aux termes de l'article 53 du code de procédure pénale, un crime ou un délit est qualifié de flagrant lorsqu'il est en train d'être commis, vient de se commettre, ou lorsque, dans un temps très voisin de l'action, la personne soupçonnée est poursuivie par la clameur publique ou est trouvée en possession d'objets ou présente des traces ou indices laissant penser qu'elle a participé au crime ou au délit.

Il précise par ailleurs que les constatations et les diligences du capitaine sont inscrites au livre de discipline. Celui-ci en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que les lieu, date et heure prévus de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent qui peut ordonner le déroutement du navire.

L'alinéa 6 prévoit que lorsque la personne soupçonnée d'avoir commis ou tenté de commettre un crime ou un délit flagrant fait l'objet d'une mesure de consignation, le capitaine la conduit dès que possible devant l'officier de police judiciaire le plus proche.

L'alinéa 7 prévoit que lorsque le capitaine constate une contravention commise à bord, il l'inscrit sur le livre de discipline.

L'alinéa 8, prévoyant l'insertion d'un nouvel article 30-1 dans le code de procédure pénale, prévoit que si la première escale du navire a lieu dans un port

français, le capitaine transmet sans délai, par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité, les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 30 ci-dessus à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe ledit port ou le port d'immatriculation du navire.

Cette autorité administrative saisit le président de tribunal maritime commercial ou transmet dans les 5 jours l'original au procureur de la République compétent, dans les conditions prévues aux troisième à septième alinéas de l'article 33 reproduits ci-dessous.

Si les faits incriminés constituent une contravention de police, prévue à l'article 36, l'administrateur des affaires maritimes saisit le procureur de la République qui transmet le procès-verbal à l'officier du ministère public près le tribunal de police compétent. S'il s'agit d'une contravention prévue à l'article 36 bis, il saisit : en France métropolitaine le président du tribunal maritime commercial, dans les départements d'outre-mer le procureur de la République.

Dans le cas de contraventions passibles d'une amende supérieure à 450 euros commises par des mineurs de dix-huit ans, il est procédé conformément aux dispositions du 2° du dernier alinéa du présent article.

Si les faits incriminés constituent un crime ou un délit, l'administrateur des affaires maritimes saisit :

1° Si le délinquant est âgé de dix-huit ans ou plus, le procureur de la République pour les infractions prévues à l'article 36, ou le président du tribunal maritime commercial pour celles prévues à l'article 36 bis. Toutefois, dans les départements d'outre-mer, l'administrateur des affaires maritimes saisit le procureur de la République dans tous les cas ;

2° Si le délinquant est âgé de moins de dix-huit ans à l'époque de l'infraction : le procureur de la République près le tribunal pour enfants de la résidence du mineur ou de sa famille. Le mineur est conduit devant ce magistrat aux frais de l'État et à la diligence de l'administrateur des affaires maritimes.

L'alinéa 9, prévoyant l'insertion d'un nouvel article 30-2 dans le code de procédure pénale, prévoit que si la première escale du navire a lieu dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire. Celle-ci se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine et le cas échéant vérifier les conditions de consignation des personnes mises en cause. Elle peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 30 dont les dispositions sont exposées ci-dessus.

L'alinéa 10 prévoit que si l'autorité consulaire estime nécessaire de prendre une mesure de consignation, elle en informe sans délai le procureur de la République compétent qui peut ordonner le maintien à bord de la personne mise en cause en vue de son rapatriement.

L'alinéa 11 prévoit que l'autorité consulaire transmet ensuite le dossier de la procédure par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité au procureur qui informe l'autorité administrative qui l'a saisi.

*

* *

Le rapporteur a *retiré* un amendement visant à maintenir les compétences disciplinaires et pénales actuelles des capitaines français à bord des navires inscrits au registre international français.

Puis, la commission a *adopté* l'article 4 *sans modification*.

Article 5

Application de l'article 4 à l'ensemble du territoire de la République

Cet article rend l'article 4 applicable sur l'ensemble du territoire de la République; cela signifie que les nouveaux pouvoirs du capitaine prévus par l'article 4 sont applicables y compris aux collectivités d'outre-mer qui bénéficient, en application de l'article 74 de la Constitution, du principe de spécialité législative, c'est-à-dire que les lois et règlements nationaux n'y sont applicables qu'à la condition expresse qu'une disposition le prévoie.

Pour mémoire, on rappellera que les collectivités d'outre-mer (COM) ont été créées par la révision constitutionnelle du 28 mars 2003. On en compte six depuis la loi organique du 21 février 2007. Ce sont des anciens TOM (Polynésie, Wallis-et-Futuna), des anciennes collectivités à statut particulier (Saint-Pierre-et-Miquelon, Mayotte) ou d'anciennes communes (Saint-Barthélemy, Saint-Martin).

Entrent également dans le champ d'application de cet article, et c'est très important, les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) qui ne sont pas une COM au sens de l'article 74 de la Constitution, mais un territoire d'outre-mer au statut sui generis. De ce fait, l'ensemble des navires actuellement inscrits au registre TAAF bénéficiera de nouveau cadre prévu par l'article 4. On rappellera que la loi RIF n'a prévu le maintien de ce registre que pour les seuls navires de pêche, les navires de commerce ayant automatiquement été transférés au RIF à compter du 3 mai 2007.

A contrario, cet article 5 signifie également que les articles 1 à 3 du projet de loi ne seront applicables ni aux collectivités d'outre mer, ni aux navires inscrits au registre TAAF; la condition de nationalité française du capitaine et de son substitué y restent donc applicable, car elle reste expressément prévue par le décret du 21 décembre 1911.

Le traité instituant les communautés européennes n'a en effet pas vocation à s'appliquer, sur ce point, aux collectivités d'outre-mer françaises; plus précisément, l'article 186 du TCE prévoit que " *sous réserve des dispositions qui régissent la santé publique, la sécurité publique et l'ordre public, la liberté de circulation des travailleurs des pays et territoire d'outre-mer dans les États membres et des travailleurs des États membres dans les pays et territoires d'outre-*

mer sera réglée par des conventions ultérieures qui requièrent l'unanimité des États membres."

*

* *

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

Après l'article 5

La commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul prévoyant que la France procède elle-même au contrôle du respect, par les entreprises de travail maritime installées dans les pays étrangers, des dispositions de la Convention n° 179 de l'organisation internationale du travail relative au placement des gens de mer.

*

* *

La commission a enfin *adopté l'ensemble du projet de loi sur la nationalité des équipages sans modification*.

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Code du travail maritime</p> <p>Titre 1^{er} : Dispositions générales</p>	<p>CHAPITRE I^{ER}</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AU CRITÈRE DE NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES</p> <p>Article 1^{er}</p> <p>Le <u>deuxième</u> alinéa de l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est remplacé par les deux <u>deux</u> alinéas suivants :</p>	<p>CHAPITRE I^{ER}</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AU CRITÈRE DE NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES</p> <p>Article 1^{er}</p> <p>Le <u>second</u> alinéa de l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est remplacé par deux alinéas <u>ainsi rédigés</u> :</p>	<p>CHAPITRE I^{ER}</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AU CRITÈRE DE NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES</p> <p>Article 1^{er}</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>Art. 3.....</p> <p>A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation.</p>	<p>« À bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un <u>niveau de connaissance</u> de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les modalités de vérification de cette dernière condition.</p>	<p>« À bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et <u>à la présentation d'un diplôme attestant d'une maîtrise</u> de la langue française <u>et de la possession de connaissances juridiques</u> permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les <u>conditions</u> d'application de cette</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Loi n°2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français</p> <p>Titre I^{er} : De la promotion du pavillon français, de la sécurité et du développement de l'emploi maritime</p> <p>Section 2 Obligations de l'employeur</p> <p>Art. 5. - Les membres de l'équipage des navires immatriculés au registre international français doivent être ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale de 35 % calculée sur la fiche d'effectif. Toutefois, pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition, ce pourcentage est fixé à 25 %.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>« Les membres de l'équipage sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressées, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi. »</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Le deuxième alinéa de l'article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est remplacé par l'alinéa suivant :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p><u>disposition et la formation théorique et pratique exigée des candidats.</u></p> <p>« Les membres de l'équipage sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressées, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi. »</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p><u>L'article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est ainsi modifié :</u></p> <p style="text-align: center;">1° Dans le premier alinéa, les mots : « doivent être ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont remplacés par les mots : « sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ».</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont français.</p>	<p>« À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un <u>niveau de connaissance</u> de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les modalités de <u>vérification de cette dernière condition.</u> »</p>	<p><u>2° Le second alinéa est ainsi rédigé :</u></p> <p>« À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et <u>à la présentation d'un diplôme attestant d'une maîtrise de la langue française et de la possession de connaissances juridiques</u> permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les <u>conditions d'application de cette disposition et la formation théorique et pratique exigée des candidats.</u> »</p> <p><u>II (nouveau) - Le premier alinéa de l'article 6 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 est ainsi rédigé :</u></p> <p>« <u>Chaque armateur participe à l'embarquement des élèves des établissements français d'enseignement maritime.</u> »</p>	
<p>Art. 6 - Afin de promouvoir une filière nationale de formation maritime, chaque armateur assure la formation embarquée nécessaire au renouvellement des effectifs</p>			

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>visés à l'article 5.</p> <p>.....</p> <p>Code des douanes</p> <p>Titre IX : Navigation Chapitre 1^{er} : Régime administratif des navires Section 2 : Francisation des navires Paragraphe 2 : Conditions requises pour obtenir la francisation Art. 221 - A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation.</p>	<p>Article 3</p> <p>L'article 221 du code des douanes est abrogé.</p> <p>CHAPITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÉROGATIVES DU CAPITAINE EN MATIÈRE PÉNALE ET DE SÉCURITÉ DU NAVIRE</p> <p>Article 4</p>	<p>Article 3</p> <p><i>(Sans modification)</i></p> <p>CHAPITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÉROGATIVES DU CAPITAINE EN MATIÈRE PÉNALE ET DE SÉCURITÉ DU NAVIRE</p> <p>Article 4</p>	<p>Article 3</p> <p><i>(Sans modification)</i></p> <p>CHAPITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÉROGATIVES DU CAPITAINE EN MATIÈRE PÉNALE ET DE SÉCURITÉ DU NAVIRE</p> <p>Article 4</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>Code disciplinaire et pénal de la marine marchande</p> <p>Partie législative Titre III Des infractions maritimes Chapitre I : Compétence et procédure</p>	<p>Les articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande sont remplacés par les dispositions suivantes :</p>	<p>Les articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande sont remplacés par <u>cinq</u> articles ainsi rédigés</p> <p>« <u>Art. 28</u> - Le capitaine prend toutes mesures nécessaires et</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Art. 28. - Dès que le capitaine a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une contravention commis à bord, il procède à une enquête préliminaire conformément aux dispositions du titre II du livre 1er du Code de procédure pénale. Les circonstances du crime, du délit ou de la contravention et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire sont mentionnées au livre de discipline.</p> <p>En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement la personne mise en examen. S'il s'agit d'un mineur de dix-huit ans, ce dernier devra, dans ce cas, être séparé de tous autres</p>	<p>Art. 28. - Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62, et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale. Les articles 55, 59, 66, 67 et les premier et deuxième alinéas de l'article 76 du code de procédure pénale sont applicables. Ses constatations et ses diligences sont inscrites au livre de discipline. Il en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus</p>	<p>adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.</p> <p>« Art. 29 - A la demande du procureur de la République compétent au titre de l'article 37 ou avec son accord, le capitaine peut ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée.</p> <p>« En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine. Il informe dès le début de celle-ci le procureur compétent afin de recueillir son accord.</p> <p>« Art. 30. - Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62 et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale. Les articles 55, 59, 66 et les premier et deuxième alinéas de l'article 76 du code de procédure pénale sont applicables. <u>Les pouvoirs d'enquête de flagrance visés au présent article s'appliquent aux crimes flagrants et aux délits flagrants lorsque la loi prévoit une peine d'emprisonnement.</u> Les</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>détenus. L'emprisonnement préventif est subordonné à l'observation des règles prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article 8. L'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine est de droit, sauf décision contraire de la juridiction compétente.</p>	<p>de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 qui peut ordonner le déroutement du navire. Lorsqu'il est fait application de l'article 28-2, le capitaine conduit la personne <u>consignée</u> devant l'officier de police judiciaire le plus proche.</p>	<p>constatations et <u>les diligences du capitaine</u> sont inscrites au livre de discipline. <u>Celui-ci</u> en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 qui peut ordonner le déroutement du navire.</p>	
	<p>« H constate les contraventions commises à bord sur le livre de discipline.</p>	<p>« <u>Lorsque la personne soupçonnée d'avoir commis ou tenté de commettre un crime ou un délit fait l'objet d'une mesure de consignation</u>, le capitaine la conduit <u>dès que possible</u> devant l'officier de police judiciaire le plus proche.</p>	
	<p>« Art. 28-1. - Le capitaine prend toutes mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.</p>	<p>« <u>Lorsque le capitaine</u> constate <u>une</u> contravention commise à bord, <u>il l'inscrit</u> sur le livre de discipline.</p> <p><i>(Conf. Art. 28 dans la rédaction adoptée par le Sénat)</i></p>	
	<p>« Art. 28-2. - A la demande du procureur de la République compétent au titre de l'article 37 ou avec son accord, le capitaine peut ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur doit être séparé de toute autre</p>	<p><i>(Conf. Art. 29 dans la rédaction adoptée par le Sénat)</i></p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Art. 29. - Le capitaine adresse sa plainte et les pièces de l'enquête préliminaire à l'administration des affaires maritimes du premier port où le bâtiment fait escale.</p>	<p>personne consignée.</p> <p>« En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine. Il informe dès le début de celle-ci le procureur compétent afin de recueillir son accord.</p> <p>« Art. — 29. - Le capitaine transmet sans délai les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 28 à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe le premier port français où le navire fait escale ou le port d'immatriculation du navire. Dans les conditions prévues aux troisième alinéa et suivants de l'article 33, celle-ci saisit le président du tribunal maritime commercial, ou transmet dans les cinq jours l'original au procureur de la République compétent au titre de l'article 37.</p>	<p>« <u>Art. 30-1. - Si la première escale du navire a lieu</u> dans un port français, le capitaine transmet sans délai, <u>par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité</u>, les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 30 à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe <u>ledit</u> port ou le port d'immatriculation du navire. Dans les conditions prévues aux troisième à <u>septième</u> alinéas de l'article 33, celle-ci saisit le président du tribunal maritime commercial ou transmet dans les cinq jours l'original au procureur de la République compétent au titre de l'article 37.</p>	
<p>Art. 30. - Hors de la France métropolitaine et des départements d'outre-mer, l'administrateur des affaires maritimes, saisi par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'article 26 ci-dessus, ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine, en exécution de l'article 28, ou procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire, conformément aux dispositions du titre II du livre 1^{er} du Code de procédure pénale, puis il statue dans les conditions indiquées ci-après.</p> <p>Si le navire doit</p>	<p>« Art. 30. - Lorsqu'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit a été commis à bord et que le navire fait escale dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire qui se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine et le cas échéant vérifier les conditions de consignation des personnes mises en cause. L'autorité consulaire peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 28.</p>	<p>« <u>Art. 30-2. - Si la première escale du navire a lieu</u> dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire. <u>Celle-ci</u> se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine et le cas échéant vérifier les conditions de consignation des personnes mises en cause. <u>Elle</u> peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 30.</p>	
<p>Si le navire doit</p>	<p>« Si le caractère de</p>	<p>« Si l'autorité</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>prochainement aborder dans un port français, l'administrateur des affaires maritimes prononce, soit le maintien du prévenu en liberté provisoire, avec continuation du service, s'il fait partie de l'équipage, soit son incarcération sur le bâtiment. Dans tous les cas, le dossier de la procédure est confié, sous pli fermé et scellé, au capitaine du navire, pour être remis, ainsi que le prévenu, dès l'arrivée du bâtiment dans un port français, à la disposition de l'administrateur des affaires maritimes. L'administrateur des affaires maritimes saisit soit le procureur de la République, soit le président du tribunal maritime commercial, dans les conditions prévues à l'article 33.</p>	<p>L'infraction nécessite une mesure de contrainte, l'autorité consulaire informe sans délai le procureur de la République saisi en application de l'article 29 qui peut ordonner le maintien à bord de la personne mise en cause en vue de son rapatriement. Le dossier de la procédure est transmis par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité au procureur qui informe l'autorité administrative qui l'a saisi. »</p>	<p>consulaire estime nécessaire de prendre une mesure de consignation, elle en informe sans délai le procureur de la République <u>compétent au titre de l'article 37</u> qui peut ordonner le maintien à bord de la personne mise en cause en vue de son rapatriement.</p>	
<p>Si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port français, l'administrateur des affaires maritimes débarque administrativement le prévenu, procède sur place, s'il y a lieu, à son incarcération provisoire, et prend, aussitôt que possible, les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans un port français à bord d'un bâtiment de guerre ou d'un navire de commerce, soit en qualité de marin gagnant son passage, soit comme passager, soit en état d'incarcération, celle-ci étant subie, s'il s'agit d'un mineur de dix-huit ans, dans les conditions prévues à l'article 28, alinéa 2.</p>		<p>« L'autorité consulaire transmet ensuite le dossier de la procédure par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité au procureur qui informe l'autorité administrative qui l'a saisi. »</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Toutefois, si l'administrateur des affaires maritimes n'est pas en mesure de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, il peut prononcer l'incarcération provisoire du prévenu sur le navire où il était embarqué, en ordonnant qu'il sera statué à nouveau dans un prochain port. S'il s'agit d'un mineur de treize ans, il ne peut être incarcéré dans un établissement pénitentiaire, sauf le cas de crime ; le mineur de dix-huit ans doit être séparé de tous autres détenus.</p>			
<p>Si le prévenu est en fuite ou si, le navire ne devant pas aborder prochainement dans un port français, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, l'administrateur des affaires maritimes se borne à adresser le dossier de l'affaire au ministre chargé de la marine marchande, qui saisit l'autorité judiciaire, visée au paragraphe 2 de l'article 37.</p>			
<p>Enfin, si l'administrateur des affaires maritimes reconnaît que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, il inflige au prévenu une peine disciplinaire.</p>	<p>Article 5</p> <p>Les dispositions de l'article 4 s'appliquent sur l'ensemble du territoire de la République.</p>	<p>Article 5</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p>Article 5</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION

Avant l'article premier

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Supprimer la division et l'intitulé : « Chapitre I^{er} : Dispositions relatives au critère de nationalité des équipages de navires ».

Article premier

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Supprimer cet article.

Amendement présenté par M. Frédéric Cuvillier :

Après la deuxième phrase de l'alinéa 2 de cet article, insérer la phrase suivante :

« Les contrats d'engagement et le régime de protection sociale des navigants résidant hors de France sont soumis à la loi française et sans préjudice de dispositions plus favorables des conventions ou accords collectifs applicables aux non-résidents, dans le respect des engagements internationaux régulièrement ratifiés ou approuvés, et communautaires, de la France.

Article 2

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Supprimer cet article.

Amendement présenté par M. Jean-Yves Besselat, rapporteur :

Supprimer les alinéas 1 à 4 de cet article. *[Retiré]*

Amendement présenté par M. Frédéric Cuvillier :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« II *bis* – Dans l'article 12 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 précitée, les mots : « choisie par les parties » sont remplacés par le mot : « française ».

Article 3

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Supprimer cet article.

Article 4

Amendement présenté par M. Jean-Yves Besselat, rapporteur :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« II.— Les articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande s'appliquent aux navires inscrits au registre international français dans leur rédaction antérieure à la promulgation de la loi n° du relative à la nationalité des équipages de navires. » *[Retiré]*

Article additionnel après l'article 5

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

La seconde phrase de l'article 9 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est ainsi rédigée :

« Dans ce cas ou lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou, lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un état où la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'État français s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences. »