

N° 53

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 31 octobre 1978.

## PROJET DE LOI

*portant modification de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964  
sur la pollution de la mer par les hydrocarbures,*

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. RAYMOND BARRE,

Premier Ministre,

PAR M. JOËL LE THEULE,

Ministre des Transports.

---

(Renvoyé à la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

## EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La répression de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures est assurée par la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964, modifiée par la loi n° 73-477 du 16 mai 1973.

Des événements récents ont conduit le Gouvernement à un réexamen de ce texte dans le but d'en accroître l'efficacité. Ce réexamen a porté sur deux points : l'aggravation des pénalités et l'instauration d'une procédure d'immobilisation du navire délinquant.

\*  
\*\*

Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues aux articles premier et 2 de la loi de 1964 pour réprimer l'infraction à l'article 3 de la Convention internationale du 12 mai 1954 modifiée pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures ont été aggravées. L'amende de 10 000 F à 100 000 F prévue à l'article premier est portée de 500 000 F à 5 000 000 F ; celle de 3 000 F à 30 000 F prévue à l'article 2 est portée de 100 000 F à 1 000 000 F. Cette aggravation, qui prend en charge l'augmentation de l'ensemble des frais afférents au dégazage doit présenter également un caractère suffisamment dissuasif pour faire cesser un préjudice dont l'ampleur est considérable pour la nation.

L'emprisonnement de trois mois à deux ans prévu à l'article premier est porté d'un à cinq ans.

L'emprisonnement de dix jours à six mois dans le seul cas de récidive prévu à l'article 2 est remplacé par un emprisonnement de six mois à deux ans pour la première infraction et d'un à trois ans en cas de récidive. Il convient de préciser que ces dernières pénalités permettent au juge d'instruction d'ordonner la détention provisoire en application de l'article 144 du Code de procédure pénale.

\*  
\*\*

Les peines prévues aux articles premier et 2 de la loi de 1964 s'appliquent aux infractions commises par le capitaine du navire reconnu coupable d'un rejet interdit par la Convention de Londres de 1954.

Une nouvelle incrimination est prévue à ces deux articles pour punir le capitaine qui, par sa maladresse, son imprudence, sa négligence, son inobservation des lois et règlements aura causé ou n'aura pu éviter un accident de mer ayant lui-même entraîné un rejet.

Ainsi, outre le rejet lui-même qui constitue une infraction purement matérielle, est sanctionnée la conduite du capitaine à l'occasion d'un accident de mer à l'origine du rejet.

\*  
\*

Un nouvel alinéa ajouté à l'article 3 bis de la loi du 26 décembre 1964 permet de punir le propriétaire, l'exploitant du navire et plus généralement toute personne autre que le capitaine qui, lui, est visé par les articles premier et 2 s'il s'agit d'un capitaine français et par l'article 4 (inchangé) de la loi de 1964 s'il s'agit d'un capitaine étranger. Les pénalités sont les mêmes que celles prévues aux articles premier et 2.

\*  
\*

L'article 5 actuel de la loi de 1964 est modifié pour donner aux commandants de bord des aéronefs militaires les mêmes pouvoirs que ceux reconnus aux commandants de la marine nationale en matière de constatation des infractions aux dispositions de la convention de 1954.

\*  
\*

Enfin, l'article 6 bis prévoit l'immobilisation du navire délinquant sur décision du procureur de la République ou du juge d'instruction. Cette immobilisation cesse si un cautionnement est versé.

La procédure d'immobilisation, déjà prévue en matière d'immersion ou d'incinération en mer est une mesure particulièrement adaptée à la répression des infractions commises par les capitaines de navires étrangers : en effet, l'immobilisation suit immédiatement l'infraction et empêche le navire étranger de quitter les eaux françaises et d'échapper ainsi à toute sanction.

\*  
\*

Le présent projet de loi permettra une répression plus efficace de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures. En outre, son aspect dissuasif devrait contribuer à empêcher de nouvelles marées noires le long des côtes de l'ensemble du territoire de la République.

## PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre des Transports,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre des Transports qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### Article premier.

Les articles premier et 2 de la loi modifiée n° 64-1331 du 26 décembre 1964 réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Article premier.* — Sera puni d'une amende de 500 000 F à 5 000 000 F et d'un emprisonnement de un à cinq ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un bâtiment français soumis aux dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signée à Londres le 12 mai 1954, et de ses modificatifs, qui aura enfreint les stipulations de l'article 3 de ladite convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures.

« Les mêmes peines sont applicables au capitaine lorsque le rejet est consécutif à tout accident de mer qui a été provoqué ou n'a pas été évité ou maîtrisé du fait de sa maladresse, son imprudence, son inattention, sa négligence ou son inobservation des lois et règlements.

« *Art. 2.* — Sera puni d'une amende de 100 000 F à 1 000 000 F, et du double en cas de récidive, et d'un emprisonnement de six mois à deux ans, et de un an à trois ans en cas de récidive, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un bâtiment français non soumis aux stipulations de la convention mentionnée à l'article premier qui aura procédé à des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, tels qu'ils sont définis à l'article 3 de ladite convention.

« Les mêmes peines sont applicables au capitaine lorsque le rejet est consécutif à tout accident de mer qui a été provoqué ou n'a pas été évité ou maltrisé du fait de sa maladresse, son imprudence, son inattention, sa négligence ou son inobservation des lois et règlements.

« Les dispositions du présent article ne sont applicables qu'aux bâtiments ci-après, à l'exception des bâtiments de la Marine nationale :

« a) navires citernes ;

« b) autres navires, lorsque la puissance installée de leur machine propulsive est supérieure à une puissance installée fixée par décret ;

« c) engins portuaires, chalands et bateaux-citernes fluviaux, qu'ils soient automoteurs, remorqués ou poussés. »

#### Art. 2.

Il est ajouté à l'article 3 bis de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée un troisième alinéa ainsi conçu :

« Le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne, autre que le capitaine d'un navire mentionné aux articles premier et 2, qui aura par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou par inobservation des lois et règlements, causé en mer, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures françaises, un rejet d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures tel que défini à l'article 3 de ladite convention sera puni des peines prévues aux articles premier ou 2 suivant la distinction faite auxdits articles. »

#### Art. 3.

L'alinéa 2 de l'article 5 de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée est remplacé par la disposition suivante :

« En outre, les infractions aux dispositions de l'article 3 de la convention peuvent être constatées par les commandants des bâtiments de la marine nationale et par les commandants des aéronefs militaires.

A l'alinéa 3 du même article, supprimer les mots : « des aéronefs militaires ».

**Art. 4.**

Il est ajouté à la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée un article 6 bis ainsi conçu :

« Art. 6 bis. — Le navire qui a servi à commettre l'une des infractions définies aux articles premier, 2, 2 bis, 3, 3 bis et 4 de la présente loi peut être immobilisé sur décision du procureur de la République ou du juge d'instruction saisi.

« A tout moment, l'autorité judiciaire compétente peut ordonner la levée de l'immobilisation s'il est fourni un cautionnement dont elle fixe le montant et les modalités de versement.

« Les conditions d'affectation, d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions des articles 142, 142-2 et 142-3 du Code de procédure pénale. »

**Art. 5.**

La présente loi est applicable dans les Territoires d'Outre-Mer et la Collectivité territoriale de Mayotte.

Fait à Paris, le 27 octobre 1978.

*Signé* : RAYMOND BARRE.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre des Transports,

*Signé* : JOËL LE THEULE.