

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 avril 1973.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, portant modification de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures,

Par M. André FOSSET,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Léon Jozeau-Marigné, président ; Marcel Champeix, Baudouin de Hauteclocque, Jean Sauvage, vice-présidents ; Pierre de Félice, Léopold Heder, Louis Namy, Jacques Rosselli, secrétaires ; Jean Auburtin, Jean Bénard Mousseaux, Pierre Bourda, Philippe de Bourgoing, Robert Bruyneel, Pierre Carous, Félix Ciccolini, Etienne Dally, Emile Dubois, Jacques Eberhard, André Fosset, Henri Fréville, Jacques Genton, Jean Geoffroy, François Giacobbi, Jean-Marie Girault, Paul Guillard, Pierre Jourdan, Pierre Mailhe, Pierre Marilhac, André Mignot, Lucien de Montigny, Gabriel Montpied, Jean Nayrou, Marcel Nuninger, Guy Petit, Pierre Schiété, Jacques Soufflet, Fernand Verdeille, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 2628, 2735 et in-8° 725.

Sénat : 144 (1972-1973).

Mesdames, Messieurs,

Les problèmes de pollution, dont l'opinion, et pas seulement dans les pays industrialisés, commence à prendre conscience, constituent l'une des manifestations les plus marquantes de ce que Raymond Aron a appelé les « désillusions du progrès ». Condition essentielle de leur résorption, cette prise de conscience ne suffit pas, car la lutte contre les nuisances de l'ère industrielle et, en particulier, contre la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures rencontre des limites qui ne sont pas seulement techniques. Ces limites sont aussi économiques et, surtout, comme dans tout grand problème international, politiques.

Les problèmes techniques sont, dès à présent, en bonne voie de solution : Pour les navires qui transportent les hydrocarbures, des stations dites de « dégazage » ont été installées dans les ports. Trois ports français en sont pourvus : Brest, Le Havre et Marseille. Sans doute sera-t-il souhaitable par la suite de doter d'autres ports de tels équipements. Ces installations relèvent du droit privé et sont financées à la fois par les ports autonomes (qui concèdent généralement le terrain), les raffineurs, certaines compagnies maritimes et même, dans le cas de Brest, par la Marine nationale qui en est la principale utilisatrice. D'autre part, les principales compagnies — soit à peu près 80 % de la flotte pétrolière — équipent leurs bateaux d'appareils spéciaux appelés « séparateurs » qui leur permettent de pratiquer le système du chargement sur résidus (« load on top »). Grâce à ces installations de bord, les rejets d'eaux sales sont grandement diminués. En effet, la principale source de pollution provient du rejet des eaux dites de « ballastage », qui servent en quelque sorte de fret aux tankers après déchargement de leur cargaison. A ces eaux, se mêlent fatalement des résidus d'hydrocarbures. Dans les navires pourvus de « séparateurs », les eaux de ballastage sont collectées dans une seule citerne ; les hydrocarbures, plus légers, remontent à la surface et l'eau est évacuée par pompage ;

au chargement suivant, les résidus sont mêlés à la cargaison. Malgré la nette amélioration qu'il apporte, ce procédé ne dispense pas nécessairement du passage dans les stations portuaires spécialisées (1).

En outre, du point de vue économique, il est aisé de comprendre que toutes ces précautions sont coûteuses et difficiles à faire respecter, car elles constituent autant de facteurs de distorsion de la concurrence et favorisent *a contrario* les navires qui, sous pavillon de complaisance, peuvent échapper aux réglementations internationales.

En définitive, le vrai problème est donc politique. En effet, la récente conférence de Stockholm sur l'environnement l'a bien montré, ainsi d'ailleurs que le livre collectif rédigé sous la direction de Barbara Ward et du professeur Dubos et dont le titre est significatif : « Nous n'avons qu'une terre » (2) : les problèmes de pollution ne peuvent être appréhendés et résolus véritablement qu'au plan international. Cette évidence s'impose particulièrement pour les eaux de la mer puisque, des exemples récents et spectaculaires l'ont prouvé, tout rejet, même en haute mer, finit fatalement, un jour ou l'autre, par polluer les côtes sans distinction de nationalité et, en détruisant le plancton, compromet à la base les « chaînes » et les « réseaux alimentaires ». L'idéal serait donc, comme l'a d'ailleurs souhaité l'organisation maritime consultative intergouvernementale, qui siège à Londres et regroupe 77 Etats, et comme l'ont suggéré à la tribune du Sénat MM. Palmero et Golvan, de prévoir une interdiction absolue des rejets d'hydrocarbures en mer (que ce soit par des navires ou par des stations de forage en haute mer), et, surtout, d'assurer, par un contrôle international efficace, le respect de ces prescriptions.

Nous n'en sommes pas encore là ; néanmoins, le texte que nous propose aujourd'hui le Gouvernement est un pas de plus vers ce but.

(1) En effet, il ne permet de traiter qu'environ 300 tonnes à l'heure alors que, bien souvent, ce sont 10.000 à 20.000 tonnes de mélange qui sont rejetées.

(2) Rapport non officiel établi à la demande du Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain, avec le concours d'un comité de 152 conseillers de 58 pays (Paris, Denoël 1972, 357 pages ; cf. en particulier deuxième partie : Les unités de la science). Plus récemment encore (*Le Monde* du 1^{er} avril 1973) les membres du Conseil de l'Europe ont estimé que la lutte contre la pollution ne pouvait être qu'une entreprise internationale.

La France, très tôt, s'est préoccupée des problèmes de pollution. C'est ainsi que, dès 1964, elle a voulu tirer les conséquences, sur le plan de sa législation nationale, des accords internationaux qu'elle avait ratifiés en la matière. La loi n° 64-1331 réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures qu'il nous est demandé de modifier aujourd'hui s'efforçait d'appliquer des amendements apportés en 1962 à la Convention de Londres de 1954.

Après la catastrophe nationale que fut la tragédie du *Torrey Canyon*, en 1967, le Gouvernement français prit l'initiative de demander une amélioration de la prévention et de la répression en matière de pollution des eaux de mer par les hydrocarbures. Lors d'une nouvelle conférence de Londres, de nouveaux amendements furent adoptés en 1969 et, sur l'autorisation du Parlement, ratifiés par le Gouvernement le 4 février 1972 (1). Ce sont les conséquences des nouvelles dispositions prévues par ces textes que le Gouvernement vous demande aujourd'hui de tirer et d'inscrire dans notre législation nationale. Ces mesures ne sont pas définitives ; elles représentent une nouvelle étape dans la voie suivie par les institutions internationales, qui prennent, dans l'intérêt de l'ensemble de la communauté internationale, des mesures de plus en plus contraignantes et dont certaines ont pour effet d'opérer des restrictions aux normes classiques du droit international maritime gouverné jusqu'ici par le principe de la liberté des mers. Néanmoins on peut constater, en consultant les tableaux comparatifs ci-après, que les progrès réalisés ne sont pas négligeables.

En outre, à l'initiative des Gouvernements français et britannique, victimes du sinistre du *Torrey Canyon*, furent élaborées à l'O. M. C. I. deux conventions qui furent adoptées le 29 novembre 1969 lors d'une conférence tenue à Bruxelles et sont en cours de ratification, l'une sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, l'autre sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Dans le

(1) Quatorze pays à l'heure actuelle en ont fait autant. Ce sont : Islande (5 mars 1970), Madagascar (22 janvier 1971), Danemark (22 mars 1971), Japon (6 avril 1971), Royaume-Uni (10 mai 1971), Norvège (29 juin 1971), Union des Républiques socialistes soviétiques (2 novembre 1971), Arabie Saoudite (30 décembre 1971), Canada (20 juin 1972), Egypte (14 août 1972), Fidji (15 août 1972), Libéria (25 septembre 1972), Liban (29 septembre 1972), Suède (26 octobre 1972).

domaine de la prévention, les représentants des Etats membres de l'O. M. C. I. poursuivent leurs études et de nouvelles mesures plus sévères figurent dans un projet de nouvelle convention sur la prévention de la pollution qui sera soumise à une conférence des Etats en octobre prochain mais ne pourra guère entrer en vigueur avant 1977 ou 1978. C'est ainsi que ce projet prévoit de rendre obligatoire le chargement sur résidus déjà évoqué et surtout d'accentuer les procédés de contrôle : mise au point d'une sorte de « boîte noire » pour navires pétroliers analogue à celles qui existent dans d'autres domaines pour les avions, les locomotives, etc., et qui permettrait de déceler tous les effluents rejetés, contrôle de la propreté des navires dans les ports de déchargement, etc. Parallèlement, à l'initiative encore du Gouvernement français, une autre conférence de techniciens, toujours à Londres mais en dehors de l'O. M. C. I., réunit à l'heure actuelle les pays riverains de la mer du Nord afin de définir les conditions de lutte contre une nouvelle source de pollution par les hydrocarbures : les forages sous-marins à partir de plates-formes situées en haute mer.

Aussi devons-nous savoir gré au Gouvernement des efforts qu'il a entrepris pour obtenir une réglementation internationale plus rigoureuse et de la sévérité avec laquelle il nous propose d'en sanctionner les infractions (1).

Le projet de loi qui nous est soumis a pour objet essentiel, qui apparaîtra dans l'examen des articles, l'aggravation des sanctions par rapport aux dispositions de 1964.

(1) Plus de 100 infractions ont été relevées au cours des cinq années passées par les autorités françaises ; les navires impliqués appartiennent aux pavillons suivants : Belgique, Brésil, Chypre, Danemark, Finlande, France, Grèce, Inde, Israël, Italie, Libéria, Norvège, Panama, Portugal, République démocratique d'Allemagne, République fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni, Suède, U. R. S. S., U. S. A., Yougoslavie.

Parmi la centaine d'infractions relevées au large des côtes françaises, neuf ont été sanctionnées :

Deux en France : une contre un navire français (une amende de 500 F au capitaine) et une contre un navire libérien (une amende de 12.000 F au capitaine) ;

Deux en Grèce, contre des navires grecs (une amende de 3.000 drachmes au capitaine et une suspension de trois mois au capitaine) ;

Une au Libéria, contre un navire libérien (une amende de 500 dollars au capitaine) ;

Trois en Norvège, contre des navires norvégiens (amendes de 300 à 500 couronnes norvégiennes) ;

Une au Royaume-Uni, contre un navire anglais (amende de 500 livres à l'armateur et amende de 100 livres au capitaine).

Par ailleurs, l'Italie a infligé six peines d'amende (de 40.000 à 240.000 livres) à des navires français, auteurs de pollution dans les ports italiens.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier du projet.

Cet article modifie les articles premier, 2, 3, 5 et 6 de la loi du 26 décembre 1964.

Article premier.

Les dispositions de l'article 3 modifié de la Convention de Londres de 1954 apparaissent de façon suffisamment claire dans le tableau ci-après pour qu'il ne soit pas nécessaire de revenir sur elles.

Par contre, il convient d'insister sur l'aggravation considérable des sanctions infligées aux capitaines de bâtiments français qui violeraient les dispositions de la Convention :

- les amendes sont quintuplées ;
- des peines d'emprisonnement de trois mois à deux ans peuvent être infligées dès la première infraction.

TABLEAU I

Portée de l'interdiction de principe des rejets d'hydrocarbures d'après les différentes Conventions signées et ratifiées par la France dans le cadre de l'organisation maritime consultative intergouvernementale.
(Art. 3 des Conventions.)

TYPES DE NAVIRES	ZONES	NATURE DES REJETS	AUTRES conditions.
<p>I. — Convention du 12 mai 1954 approuvée le 26 juillet 1957, publiée au Journal officiel par le décret n° 58-922 du 7 octobre 1958.</p> <p>Navires de mer immatriculés dans l'un quelconque des territoires relevant d'un Gouvernement contractant dont la jauge brute est supérieure à 500 tonnes sauf :</p> <ul style="list-style-type: none"> — navires employés comme auxiliaires de la Marine ; — navires utilisés par l'industrie de la pêche à la baleine ; — tout navire naviguant sur les grands lacs d'Amérique du Nord. 	<p>— 50 milles au large des côtes, plus exceptions (généralement en plus) pour des zones énumérées à l'annexe A de la présente Convention. Exemple : 150 milles au large des côtes Est et Sud de l'Australie (ces zones diffèrent suivant qu'il s'agit d'un navire normal ou d'un navire-citerne), possibilité pour un Gouvernement d'étendre la zone à 100 milles, sauf opposition d'un Gouvernement contractant.</p>	<p>Mélanges contenant 100 parties pour mille d'hydrocarbures (100 ppm).</p>	
<p>II. — Amendements du 13 avril 1962 approuvés le 29 avril 1963, publiés au Journal officiel par le décret n° 67-1096 du 15 décembre 1967.</p> <p>Cf. 1954.</p> <p>Navires-citernes dont la jauge brute est supérieure à 150 tonnes sous réserve des mêmes exceptions que pour les navires de mer autres que les navires-citernes.</p> <p>Tout navire d'une jauge brute supérieure à 20.000 tonnes construit après le 18 mai 1967 (date d'entrée en vigueur des amendements).</p>	<p>50 milles en principe mais extension par une nouvelle annexe A à pratiquement 100 milles des côtes de la plupart des territoires habités.</p> <p>Toute zone.</p>	<p>Mélanges contenant 100 ppm d'hydrocarbures.</p>	

TYPES DE NAVIRES	ZONES	NATURE DES REJETS	AUTRES conditions.
<p align="center">III. — Amendements du 21 octobre 1969 approuvés le 4 février 1972 (ces amendements figurent en annexe au projet de loi adopté par l'Assemblée Nationale [n° 34, Sénat 1971-1972]).</p>			
Tout navire de mer autre qu'un navire-citerne supérieur à 500 tonneaux, sauf exceptions précédentes.	Le plus loin possible des terres.	100 ppm d'hydrocarbures. Débit supérieur à 60 litres d'hydrocarbures par mille.	Le navire doit faire route.
Tout navire-citerne supérieur à 150 tonneaux, sauf exceptions précédentes.	50 milles au large des côtes.	Débit supérieur à 60 litres par mille. Quantité totale rejetée au cours d'un voyage sur lest dépassant 1/15.000 de la capacité totale des espaces à cargaison.	Le navire doit faire route.

TABLEAU II

Coût d'un nettoyage complet dans une station de dégazage.

(Immobilisation : de quelques heures à vingt-quatre heures maximum.)

Le tableau II, qui donne les coûts moyens de dégazage en fonction du tonnage des navires, permet de conclure à l'efficacité des sanctions proposées à l'encontre de la majorité des bateaux.

TONNAGE	COUT
(En tonnes.)	(En francs.)
50.000	Moins de 5.000
100.000	Moins de 10.000
200.000	Moins de 30.000
350.000	Moins de 70.000

Article 2.

Le projet complète ici heureusement les dispositions de la Convention puisqu'il prévoit des sanctions — certes nettement moins forte, mais proportionnées à leur importance — pour les bateaux non soumis à la Convention en raison de leur faible jauge. Rappelons que pour les navires-citernes, il s'agit des bateaux inférieurs à 150 tonneaux et pour les autres navires (qui ne sont soumis à la Convention que s'ils dépassent 50 tonneaux) de ceux dont la puissance installée est égale ou supérieure à 200 CV (chiffre fixé par décret en Conseil d'Etat).

Article 3.

Cet article n'apporte que des modifications de forme : comme l'article correspondant de la loi de 1964, il étend le champ d'application des sanctions aux eaux intérieures françaises.

Articles 5 et 6.

Ces articles, organisant la constatation des infractions et les règles de compétence applicables pour leur jugement, introduisent les changements rendus nécessaires depuis 1964 par les modifications d'appellation et de compétence des autorités habilitées à constater les infractions.

Art. 2.

Le projet complète ici la loi d'origine par un article 3 bis au nom de considérations d'équité que votre commission ne peut qu'approuver.

Si les infractions ont été commises sur ordre du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ceux-ci, qui sont généralement des firmes multinationales, seront passibles des mêmes peines que le capitaine, mais avec doublement du maximum prévu. Ces mêmes personnes pourront être tenues pour complices des infractions à moins qu'elles n'aient, par écrit, prescrit aux capitaines de leurs navires de se conformer à l'article 3 de la Convention de Londres.

Art. 3.

Ce dernier article répare un oubli de la loi de 1964 en la rendant applicable aux Territoires d'Outre-Mer.

*
* *

Les dispositions précédentes s'appliquent, on l'a vu, aux bâtiments et capitaines français, quelle que soit la zone où ceux-ci pourraient se rendre coupables d'une infraction aux dispositions de la Convention : haute mer, eaux territoriales, eaux intérieures.

Pour les *bâtiments, capitaines, propriétaires de nationalité étrangère*, le régime, précisé dans les articles 4 et 7 de la loi de 1964, qui demeurent applicables, varie naturellement suivant les zones où sont commises les infractions.

Dans les zones de haute mer où les rejets sont interdits par la Convention, il est évident que les sanctions prévues par la loi française ne sont pas applicables aux navires étrangers. Dans ces zones, aux termes de l'article 10 de la Convention de 1954, les infractions commises par les navires relevant des états contractants peuvent être constatées par les autorités des divers états contractants. Les rapports d'infraction sont transmis par le Gouvernement dont relève l'autorité qui a constaté l'infraction au Gouvernement de l'Etat du pavillon du navire, qui est seul habilité à engager les poursuites contre ses ressortissants. Ce Gouvernement devra informer le Gouvernement de l'Etat du pavillon ainsi que l'O. M. C. I. du résultat des poursuites.

Dans les *eaux territoriales* et dans les *eaux intérieures* la souveraineté des Etats s'exerce pleinement, ce que rappelle l'article 11 de la Convention de 1954. C'est ainsi que l'article 4 de la loi de 1964 précise que dans ces zones les sanctions prévues sont applicables aux bâtiments étrangers, qu'ils relèvent ou non d'Etats parties à la Convention. En outre, est réservé, aux termes de l'article 7 de la loi de 1964, le droit pour l'administration d'exercer des poursuites devant la juridiction administrative selon la procédure des contraventions de grande voirie pour obtenir réparation des dommages causés au domaine public. Ces contraventions, qui ont

un caractère mixte et représentent à la fois une amende pénale et le coût de réparation de l'atteinte au domaine public, font, on le sait, exception au principe du non-cumul des délits et des peines. Toutefois, ainsi que le précise l'article 7 et par dérogation au droit commun en la matière, les juridictions administratives ne pourront prononcer des peines mais seulement des réparations lorsque les faits incriminés seront constitutifs d'un des délits prévus par la loi.

Sous réserve de ces observations, votre commission vous demande d'adopter sans modification le présent projet de loi dans le texte adopté en première lecture par l'Assemblée Nationale.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Propositions de la commission.
Loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964.	Article premier. Les articles premier, 2, 3, 5 et 6 de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 sont remplacés par les dispositions suivantes :	Article premier. (Sans modification.)	Article premier. (Sans modification.)
Sera puni d'une amende de 2.000 F à 20.000 F et, en cas de récidive, d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 5.000 F à 50.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement 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 publiée par le décret n° 58-922 du 7 octobre 1958, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de ladite Convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.	Article premier. — Sera puni d'une amende de 10.000 à 100.000 F et d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un 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 se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions de l'article 3 de ladite Convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.		
Nonobstant l'application des peines prévues à l'alinéa précédent à l'égard du capitaine, si l'infraction a			

Texte en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Propositions de la commission.
<p>été commise sur ordre exprès du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni de peines qui pourront être portées au double de celles prévues à l'alinéa précédent.</p>	(Voir art. 2 ci-après.)		
<p>Tout propriétaire ou exploitant d'un navire qui n'aura pas donné au capitaine l'ordre exprès de se conformer aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la Convention de Londres pourra être retenu comme complice de l'infraction prévue au premier alinéa du présent article.</p>	(Voir art. 2 ci-après.)		
<p>Art. 2.</p>			
<p>Les mêmes peines seront prononcées lorsque les actes interdits par les dispositions précitées auront été commis par le capitaine d'un bâtiment français, quel que soit son tonnage, appartenant aux catégories suivantes, à l'exception des bâtiments de la Marine nationale :</p>	<p>Art. 2. — Sera puni d'une amende de 3.000 à 30.000 F et, en cas de récidive, d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 6.000 à 60.000 F, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un bâtiment français non soumis aux dispositions de la Convention internationale mentionnée à l'article premier et appartenant aux catégories suivantes, à l'exception des bâtiments de la marine nationale, qui aura commis les actes interdits par les dispositions précitées :</p>		
<p>a) Navires-citernes ; b) Autres navires, lorsque la puissance installée de leur machine propulsive dépasse un chiffre fixé par décret en Conseil d'Etat ; c) Engins portuaires, chaland et bateau-citernes fluviaux, qu'ils soient automoteurs ou remorqués.</p>	<p>a) Navires-citernes ; b) Autres navires, lorsque la puissance installée de leur machine propulsive dépasse un chiffre fixé par décret en Conseil d'Etat ; c) Engins portuaires, chaland et bateau-citernes fluviaux, qu'ils soient automoteurs, remorqués ou poussés.</p>		

Texte en vigueur.

Art. 3.

Les mêmes peines seront prononcées lorsque les actes interdits à l'article 3 de la Convention précitée auront été commis dans les eaux intérieures françaises fréquentées normalement par les bâtiments de mer, par le capitaine d'un bâtiment français auquel s'applique, soit l'article 2 de ladite Convention, soit l'article 2 de la présente loi.

Art. 4.

Dans les eaux territoriales françaises et dans les eaux intérieures françaises fréquentées normalement par les bâtiments de mer, les dispositions de la présente loi s'appliquent aux bâtiments étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un gouvernement non contractant, et y compris les catégories de bâtiments énumérées à l'article 2 ci-dessus.

Art. 5.

Sont habilités à constater les infractions aux dispositions des articles 3 et 9 de la Convention précitée, aux dispositions réglementaires qui étendront l'application dudit article 9, et à celles de la présente loi : les administrateurs de l'inscription maritime, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, les inspecteurs mécaniciens, les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service maritime, les agents des douanes et, à

Texte du projet de loi.

Art. 3. — Les peines visées aux articles premier et 2 seront prononcées suivant la distinction faite auxdits articles lorsque les actes interdits à l'article 3 de la Convention mentionnée à l'article premier auront été commis dans les eaux intérieures françaises fréquentées normalement par les bâtiments de mer, par le capitaine d'un bâtiment français auquel s'applique, soit l'article 2 de ladite Convention, soit l'article 2 de la présente loi.

Art. 5. — Sont habilités à constater les infractions aux dispositions des articles 3 et 9 de la Convention mentionnée à l'article premier, aux dispositions réglementaires qui étendront l'application dudit article 9, et à celles de la présente loi :

- les administrateurs des affaires maritimes ;
- les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ;
- les inspecteurs-mécaniciens ;

Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.

Propositions
de la commission.

Texte en vigueur.

l'étranger, les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires. En outre, les infractions aux dispositions de l'article 3 de la Convention pourront être constatées par les officiers de port et les commandants des bâtiments de la marine nationale.

Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de la mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte, soit à un administrateur de l'inscription maritime, soit à un officier de police judiciaire : les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes, les commandants des navires maritimes, les commandants des navires océanographiques de l'Etat, les chefs de bord des aéronefs militaires, des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes, les agents des services des phares et balises,

Texte du projet de loi.

- les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat chargés de services maritimes ;
- les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines des circonscriptions minéralogiques intéressées ;
- les officiers de port et officiers de port adjoints ;
- les agents des douanes ;
- et, à l'étranger, les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires.

En outre, les infractions aux dispositions de l'article 3 de la Convention pourront être constatées par les commandants des bâtiments de la marine nationale.

Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de la mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte, soit à un administrateur des affaires maritimes, soit à un officier de police judiciaire :

- les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;
- les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;
- les chefs de bord des aéronefs militaires, des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;

Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.

Propositions
de la commission.

Texte en vigueur.

ceux de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes et ceux de la police de la pêche fluviale.

Art. 6.

Les procès-verbaux dressés conformément à l'article 5 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation. Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur de l'inscription maritime lorsqu'il s'agit de navires et à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé du service maritime s'il s'agit d'engins portuaires ou de bâtiments fluviaux.

Les infractions aux dispositions de la Convention de Londres et à celles de la présente loi sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel le bâtiment est attaché en douanes s'il est français, soit par celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment s'il est étranger.

Art. 7.

L'Administration conserve la faculté de poursuivre, selon la *procédure des contraventions de grande voirie*, la réparation des dommages causés au domaine public, sans qu'au-

Texte du projet de loi.

- les agents des services des phares et balises ;
- les agents de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes ;
- et les agents de la police de la pêche fluviale.

Art. 6. — Les procès-verbaux dressés conformément à l'article 5 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation. Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes lorsqu'il s'agit de navires et à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées ou au directeur départemental de l'équipement chargé du service maritime s'il s'agit d'engins portuaires ou de bâtiments fluviaux.

Les infractions aux dispositions de la Convention mentionnée à l'article premier et à celles de la présente loi sont jugées, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel le bâtiment est attaché en douanes s'il est français, soit par celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment s'il est étranger.

Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.

Propositions
de la commission.

Texte en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Propositions de la commission.
<p>cune peine puisse être prononcée par la juridiction administrative lorsque les faits incriminés sont constitutifs d'un des délits prévus aux articles premier à 4 de la présente loi.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 2.</p> <p>Un article 3 bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 :</p> <p>Art. 3 bis. — Sans préjudice des peines prévues aux articles premier, 2 et 3 à l'égard du capitaine, si l'infraction a été commise sur ordre du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni des peines prévues auxdits articles, le maximum de ces peines étant toutefois porté au double.</p> <p>Tout propriétaire ou exploitant d'un bâtiment, qui n'aura pas donné au capitaine l'ordre écrit de se conformer aux dispositions de l'article 3 de la Convention de Londres et aux obligations prévues aux articles 2 et 3 ci-dessus, pourra être retenu comme complice de l'infraction prévue aux articles premier, 2 et 3 ci-dessus.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 2.</p> <p>(Sans modification.)</p>	<p style="text-align: center;">Art. 2.</p> <p>(Sans modification.)</p>
	<p style="text-align: center;">Art. 3.</p> <p>La loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée par les dispositions qui précèdent est applicable dans les Territoires d'Outre-Mer.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 3.</p> <p>(Sans modification.)</p>	<p style="text-align: center;">Art. 3.</p> <p>(Sans modification.)</p>

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article premier.

Les articles premier, 2, 3, 5 et 6 de la loi n° 64-1131 du 26 décembre 1964 réprimant la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures sont remplacés par les dispositions suivantes :

Article premier. — Sera puni d'une amende de 10.000 à 100.000 F et d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un 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 se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions de l'article 3 de ladite Convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.

« *Art. 2.* — Sera puni d'une amende de 3.000 à 30.000 F et, en cas de récidive, d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 6.000 à 60.000 F, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un bâtiment français non soumis aux dispositions de la Convention internationale mentionnée à l'article premier et appartenant aux catégories suivantes, à l'exception des bâtiments de la marine nationale, qui aura commis les actes interdits par les dispositions précitées :

« a) Navires-citernes ;

« b) Autres navires, lorsque la puissance installée de leur machine propulsive dépasse un chiffre fixé par décret en Conseil d'Etat ;

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

« *Art. 3.* — Les peines visées aux articles premier et 2 seront prononcées suivant la distinction faite auxdits articles lorsque les actes interdits à l'article 3 de la Convention mentionnée à l'article

premier auront été commis, dans les eaux intérieures françaises fréquentées normalement par les bâtiments de mer, par le capitaine d'un bâtiment français auquel s'applique, soit l'article 2 de ladite Convention, soit l'article 2 de la présente loi.

« Art. 5. — Sont habilités à constater les infractions aux dispositions des articles 3 et 9 de la Convention mentionnée à l'article premier, aux dispositions réglementaires qui étendront l'application dudit article 9, et à celles de la présente loi :

- « — les administrateurs des affaires maritimes ;
- « — les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ;
- « — les inspecteurs-mécaniciens ;
- « — les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat chargés de services maritimes ;
- « — les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines des circonscriptions minéralogiques intéressées ;
- « — les officiers de port et officiers de port adjoints ;
- « — les agents des douanes ;
- « — et, à l'étranger, les consuls de France, à l'exclusion des agents consulaires.

« En outre, les infractions aux dispositions de l'article 3 de la Convention pourront être constatées par les commandants des bâtiments de la marine nationale.

« Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de la mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte soit à un administrateur des affaires maritimes, soit à un officier de police judiciaire :

- « — les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;
- « — les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;
- « — les chefs de bord des aéronefs militaires, des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;
- « — les agents des services des phares et balises ;
- « — les agents de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes ;
- « — et les agents de la police de la pêche fluviale.

« Art. 6. — Les procès-verbaux dressés conformément à l'article 5 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation. Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes lorsqu'il s'agit de navires et à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ou au directeur départemental de l'équipement chargé du service maritime s'il s'agit d'engins portuaires ou de bâtiments fluviaux.

« Les infractions aux dispositions de la Convention mentionnée à l'article premier et à celles de la présente loi sont jugées, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel le bâtiment est attaché en douanes s'il est français, soit par celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment s'il est étranger. »

Art. 2.

Un article 3 bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 :

« Art. 3 bis. — Sans préjudice des peines prévues aux articles premier, 2 et 3 à l'égard du capitaine, si l'infraction a été commise sur ordre du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni des peines prévues auxdits articles, le maximum de ces peines étant toutefois porté au double.

« Tout propriétaire ou exploitant d'un bâtiment, qui n'aura pas donné au capitaine l'ordre écrit de se conformer aux dispositions de l'article 3 de la Convention de Londres et aux obligations prévues aux articles 2 et 3 ci-dessus, pourra être retenu comme complice de l'infraction prévue aux articles premier, 2 et 3 ci-dessus. »

Art. 3.

La loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964, modifiée par les dispositions qui précèdent, est applicable dans les Territoires d'Outre-Mer.