

N° 163

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 décembre 2000

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, modifiant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, réprimant la **pollution par les navires**,*

Par M. Lucien LANIER,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jacques Larché, *président* ; René-Georges Laurin, Mme Dinah Derycke, MM. Pierre Fauchon, Charles Jolibois, Georges Othily, Robert Bret, *vice-présidents* ; Patrice Gélard, Jean-Pierre Schosteck, Jacques Mahéas, Jean-Jacques Hyest, *secrétaires* ; Nicolas About, Guy Allouche, Jean-Paul Amoudry, Robert Badinter, José Balareello, Jean-Pierre Bel, Christian Bonnet, Mme Nicole Borvo, MM. Guy-Pierre Cabanel, Charles Ceccaldi-Raynaud, Marcel Charmant, Raymond Courrière, Jean-Patrick Courtois, Luc Dejoie, Jean-Paul Delevoye, Gérard Deriot, Gaston Flosse, Yves Fréville, René Garrec, Paul Girod, Daniel Hoeffel, Jean-François Humbert, Pierre Jarlier, Lucien Lanier, Edmond Lauret, François Marc, Bernard Murat, Jacques Peyrat, Jean-Claude Peyronnet, Henri de Richemont, Simon Sutour, Alex Türk, Maurice Ulrich.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11<sup>ème</sup> législ.) : 2371, 2445 et T.A 537

Sénat : 415 (1999-2000)

---

Environnement - Mer et littoral.

---

<b>LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS</b> .....	3
<b>EXPOSÉ GÉNÉRAL</b> .....	5
<b>A. LA PERSISTANCE DE NOMBREUSES POLLUTIONS INTENTIONNELLES PAR HYDROCARBURES</b> .....	6
1. <i>La réglementation en vigueur</i> .....	6
a) La convention MARPOL.....	6
b) une répression des infractions à cette convention prévue sur le plan interne par le loi du 5 juillet 1983 (n° 83-583).....	6
2. <i>Une répression encore largement inefficace</i> .....	7
a) Un champ d'application qui exclut les infractions commises par les navires étrangers en haute mer .....	7
b) Un problème d'identification des navires responsables.....	8
c) Des sanctions prononcées trop faibles pour être véritablement dissuasives.....	8
d) Un problème de disponibilité des installations portuaires.....	9
3. <i>Une proposition de loi qui s'inscrit dans le cadre plus large de réflexions concernant la sécurité         maritime</i> .....	10
a) La prévention du déballastage en mer par l'obligation de déballastage dans les installations portuaires de réception des déchets.....	10
b) Les réflexions visant à améliorer l'identification des contrevenants au moyen de « boîtes noires » ou de transpondeurs.....	11
<b>B. L'ANALYSE DE LA COMMISSION DES LOIS</b> .....	11
1. <i>L'approbation de l'augmentation du montant des sanctions pour parvenir à une réelle dissuasion</i> .....	11
a) Les exemples étrangers.....	11
b) La détermination du seuil de dissuasion des amendes.....	12
2. <i>La pertinence d'une spécialisation des juridictions</i> .....	12
3. <i>La nécessité de mieux responsabiliser l'armateur</i> .....	13
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	14
• <i>Article 1er</i> (art. 1er de la loi du 5 juillet 1983, devenu Art. L. 218-10 du code de l'environnement) <b>Sanctions à l'encontre des capitaines des navires de gros tonnage</b> .....	14
• <i>Article 2</i> (art. 2 de la loi de la loi n° 83-583, devenu Art L. 218 -11 du code de l'environnement) <b>Sanctions à l'encontre des capitaines des navires de faible tonnage</b> .....	15
• <i>Article 3</i> (art. 4 de la loi du 5 juillet 1983, devenu Art. L. 218- 13 du code de l'environnement) <b>Sanctions à l'encontre des capitaines des autres navires</b> .....	15
• <i>Article 4</i> (art. 5 ter de la loi du 5 juillet 1983, devenu l'Art. L. 218-19 du code de l'environnement) <b>Sanctions du non-respect de l'obligation d'établir un rapport sur certains événements</b> . 16	16
• <i>Article additionnel avant l'article 5</i> (art. L. 218-20 du code de l'environnement) <b>Responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant</b> .....	16
• <i>Article 5</i> (art. 12 de la loi du 5 juillet 1983, devenu les Art. L.218-28 et L. 218-29 du code de l'environnement) <b>Compétence juridictionnelle</b> .....	17
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	20
<b>ANNEXE TABLE DE CONCORDANCE</b> .....	28

## LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS

Réunie le 20 décembre 2000 sous la présidence de M. Pierre Fauchon, vice-président, la commission des Lois a examiné, sur le rapport de M. Lucien Lanier, la proposition de loi relative à la répression de la pollution par les navires, adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture le 13 juin 2000.

Le rapporteur a tout d'abord constaté la persistance de nombreuses pollutions intentionnelles par dégazage en mer, et ce malgré la réglementation en vigueur, tant internationale (convention MARPOL) qu'interne (loi n° 83-583 du 5 juillet 1983).

Il a estimé que ceci était dû aux problèmes d'identification des navires responsables ainsi qu'à la faiblesse du montant des amendes prononcées, peu dissuasives en comparaison du coût d'un déballastage dans les installations portuaires (comprenant, outre le coût de l'opération elle-même, le coût d'immobilisation du navire, qui peut atteindre plus de 500.000 francs pour un pétrolier).

Il a également regretté le manque d'installations portuaires de réception des déchets, rappelant par ailleurs l'adoption récente de textes prévoyant une obligation de dégazage dans ces installations.

A la suite du débat, la commission des Lois a adopté des amendements :

- tendant à quadrupler (et non tripler ainsi que l'avait prévu l'Assemblée nationale) le montant maximal des amendes encourues par les navires ayant déballasté.

- améliorant la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture prévoyant des juridictions spécialisées pour traiter du déballastage, une telle spécialisation devant permettre une harmonisation de la jurisprudence ainsi que la constitution de pôles de compétences.

Serait prévue une compétence exclusive de jugement au profit du tribunal de grande instance de Paris s'agissant des infractions commises dans la zone économique exclusive ainsi qu'en haute mer (s'agissant des seuls navires français dans ce dernier cas), des tribunaux de grande instance du littoral maritime dont la liste serait fixée par décret ayant quant à eux une compétence exclusive de jugement s'agissant des infractions commises dans les eaux territoriales.

Par ailleurs, les ministères publics des tribunaux de grande instance du littoral maritime désignés par décret, du tribunal de grande instance de Paris ainsi que des tribunaux de grande instance dans le ressort desquels se produiraient les infractions exercent une compétence concurrente s'agissant de la poursuite et de l'instruction de ces infractions.

- tendant à mieux responsabiliser l'armateur, en élargissant les hypothèses dans lesquelles sa responsabilité peut être mise en cause, dès lors qu'il est à l'origine d'un rejet ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, la rédaction antérieure prévoyant qu'il fallait rapporter la preuve qu'il avait donné l'ordre de commettre l'infraction.



Mesdames, Messieurs,

Si l'attention des médias se focalise sur de grandes catastrophes comme le naufrage de l'Erika le 12 décembre 1999, l'essentiel des pollutions d'origine maritime par hydrocarbures découle de ce qu'il est convenu d'appeler le dégazage (ou déballastage). Ceci recouvre deux types de rejets en mer, ceux provenant des machines (sludges) et ceux provenant des espaces à cargaison (slops).

Ces **pollutions d'origine intentionnelle** sont d'autant plus insidieuses qu'elles se produisent quotidiennement. Or, du fait de sa position géographique, la France assume une grande partie des risques de transit pour l'Europe.

Ainsi, 308 pollutions de dégazage ont été répertoriées par les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage - CROSS- en 1999. On estime à près de 2 millions de tonnes les hydrocarbures ainsi déversés chaque année et à l'équivalent d'un Erika par semaine les rejets effectués en Méditerranée.

Afin d'y remédier, les conclusions de la commission de la Production et des échanges sur la **proposition de loi de M. Gilbert Le Bris**, relative à la répression de la pollution par les navires, ont été approuvées **en première lecture à l'Assemblée nationale le 13 juin 2000**.

Cette proposition de loi visait à **renforcer les dispositions de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983** réprimant la pollution par les navires.

Cependant, les dispositions de cette loi ont été entre-temps abrogées par l'ordonnance du 18 septembre 2000 pour être **codifiées dans le code de l'environnement** aux articles L. 218-10 à L. 218-31. Cette codification a été effectuée à droit constant, sous réserve de modifications formelles visant à intégrer les dispositions du nouveau code pénal<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> en cas de récidive, le maximum des peines d'emprisonnement et d'amende encourues est doublé ; les mentions relatives aux minima des peines d'amende ou des peines privatives de liberté encourues sont supprimées ; lorsqu'un délit est puni d'une peine d'amende dont le montant maximal est inférieur à 25.000 F, l'amende encourue est désormais de 25.000 F et de 50.000 F en cas de récidive

## **A. LA PERSISTANCE DE NOMBREUSES POLLUTIONS INTENTIONNELLES PAR HYDROCARBURES**

Si les rejets (déballastages) sont déjà soumis à une réglementation très stricte, tant internationale qu'interne, les comportements n'ont pas pour autant évolué du fait de la faible probabilité d'être poursuivi et du manque de dissuasion des sanctions effectivement prononcées.

### **1. La réglementation en vigueur**

#### *a) La convention MARPOL*

La convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978, dite **MARPOL 73-78**, est entrée en vigueur en 1982.

Certains déballastages sont possibles selon la zone dans laquelle s'effectue le rejet, sa teneur en hydrocarbures et la nature des navires. Ils peuvent être totalement interdits dans certaines zones spéciales protégées comme la Méditerranée.

L'article 4 de cette convention prévoit que « **les sanctions doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise** ».

#### *b) une répression des infractions à cette convention prévue sur le plan interne par la loi du 5 juillet 1983 (n° 83-583)*

Tout d'abord, il convient de préciser que les mécanismes prévus en matière de pollution accidentelle, tels la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (entrée en vigueur le 19 juin 1975), complétée par la convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (entrée en vigueur le 16 octobre 1978) ne s'appliquent pas.

Les dispositions de la loi du 5 juillet 1983 sont d'ordre pénal. Par conséquent, s'agissant de fautes intentionnelles, la souscription d'une assurance n'est pas possible. Néanmoins, l'affiliation de nombreux armateurs aux P&I Clubs anglo-saxons permet de mutualiser les risques dans une certaine mesure.

**La loi du 5 juillet 1983 avait été qualifiée, lors de son adoption, de « monstre juridique » par les professeurs de droit et de « loi scélérate » par les capitaines de navires.**

Elle pose le principe de la responsabilité du capitaine du navire ayant déballasté.

**Les peines encourues** par les pollueurs ne sont pas négligeables. En effet, l'article 1<sup>er</sup> de la **loi du 5 juillet 1983** prévoit qu'est passible d'une amende de **100.000 francs à 1 million de francs et de trois mois à deux ans d'emprisonnement** tout capitaine de navire **français**

coupable d'un déversement interdit, s'il s'agit d'un navire-citerne de plus de 150 tonneaux ou d'un autre navire de plus de 500 tonneaux. En cas de récidive, les peines sont doublées.

**A l'exception des peines de prison, ces dispositions s'appliquent dans la zone économique exclusive et dans les eaux territoriales aux navires étrangers, même immatriculés dans un État non signataire de la convention MARPOL.**

Cependant, il convient également de souligner que **dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant du navire a donné l'ordre de commettre l'infraction, il encourt les mêmes peines que le capitaine (Art. 6 de la loi du 15 juillet 1983 devenu l'Art. L. 218-20 du code de l'environnement)**. Malheureusement, cette rédaction restrictive limite les hypothèses de mise en cause des armateurs. Il est en effet difficile de prouver qu'un tel ordre a été donné.

L'article 10 de la loi de 1983, devenu l'article L. 218-24 du code de l'environnement, prévoit également la possibilité pour le tribunal de décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine sera en tout ou en partie à la charge de l'armateur, s'il a été cité à l'audience.

Néanmoins, ces mécanismes de mise en cause de la responsabilité de l'armateur n'ont pas toujours été pleinement utilisés par les juridictions.

## **2. Une répression encore largement inefficace**

### *a) Un champ d'application qui exclut les infractions commises par les navires étrangers en haute mer<sup>1</sup>*

Si les navires français sont soumis en tous lieux à la répression des tribunaux français, il n'en est pas de même pour les navires étrangers, les infractions commises en haute mer par ces derniers étant sanctionnées par l'État du pavillon. Dans la pratique, on se heurte souvent à l'indifférence des États délivrant des pavillons de complaisance<sup>2</sup>.

Les États-Unis ont conclu des accords bilatéraux avec un certain nombre d'États du pavillon afin de pouvoir poursuivre les navires étrangers en haute mer. Une telle approche pourrait être celle de la France, notamment s'agissant de Chypre et de Malte, deux pays possédant d'importants pavillons de complaisance et candidats à l'adhésion à l'Union européenne.

---

<sup>1</sup> les eaux territoriales sont situées dans les 12 milles à partir des côtes, la zone économique exclusive prenant le relais sur 188 milles, la haute mer se situant au-delà.

<sup>2</sup> Jusqu'en 1992, les compagnies pétrolières implantées en France étaient tenues en vertu d'une loi du 30 mars 1928 de posséder une flotte pétrolière sous pavillon français proportionnelle aux quantités de pétrole consommées en France. Sous la pression économique, les compagnies ont eu de plus en plus recours à des pavillons de libre immatriculation dits de complaisance qui représentent en 1999 50% de la flotte mondiale contre 3% en 1948.

*b) Un problème d'identification des navires responsables*

Ce sont les CROSS qui sont chargés de coordonner les interventions visant à faciliter la constatation et le recueil d'informations en vue de la répression des infractions relatives aux rejets d'hydrocarbures ou de substances nocives.

Sur la base des observations visuelles aériennes effectuées soit par la douane, soit par le Marine nationale, ils établissent des rapports circonstanciés dits « Polrep ».

Alors que l'absence d'analyses conduisait le plus souvent à une relaxe, depuis 1996, l'exigence d'un prélèvement n'est plus systématiquement requise et des photographies suffisent généralement pour prouver le flagrant délit devant les juridictions.

Dès 1983, l'Organisation maritime internationale avait adopté une recommandation incluant les photographies parmi les preuves admissibles.

Cependant, les déballastages s'effectuant surtout la nuit, les avions des douanes et de la marine repèrent difficilement les navires. De plus, ces déballastages ont souvent lieu dans le sillage d'autres navires (notamment dans les rails, ces couloirs de navigation très fréquentés). Il est alors difficile d'identifier avec certitude le navire responsable sans l'analyse de prélèvements.

Plus fondamentalement, les services des affaires maritimes sont confrontés à un manque dramatique de moyens, les effectifs d'inspecteurs actuellement en service dans les centres de sécurité étant de 54 contre 75 en 1980, alors même que le trafic de marchandises dangereuses a doublé.

Malgré les diverses mesures (dont 34 recrutements) annoncées au comité interministériel de la mer de Nantes du 28 février 2000 qui a fait de la lutte contre les déballastages sauvages une des priorités du Gouvernement, la situation demeure critique, notamment du fait du peu d'attractivité de ces métiers pour les jeunes<sup>1</sup>.

**Il résulte de ces diverses observations que sur les 308 pollutions signalées en 1999, dont 239 rejets volontaires, seuls 30 navires ont été identifiés, 27 procédures judiciaires étant transmises au Parquet.**

*c) Des sanctions prononcées trop faibles pour être véritablement dissuasives*

- Dans les cas où les poursuites aboutissent, les **peines prononcées ne sont pas très sévères** : 250.000 francs d'amende (CA de Rennes, 19 septembre 1996) ; 300.000 francs (TGI de Paris, 16 février 1998) ; 150.000 francs d'amende (TGI de Paris, 16 juin 1999). Les peines de prison semblent exceptionnelles, même prononcées avec sursis.

Cette faiblesse de la répression **contribue à décrédibiliser** le dispositif répressif existant.

---

<sup>1</sup> Deux mois avant la catastrophe de l'Erika, huit postes d'inspecteurs des affaires maritimes étaient mis en concours. Seuls trois candidats se sont présentés et un seul a été admis.



**- La persistance de comportements pollueurs est généralement attribuée à l'insuffisance des sanctions encourues par rapport au coût d'une vidange dans les installations prévues à cet effet dans les ports.**

Le coût d'un déballastage pour les navires varie selon les sociétés et s'échelonne de 2.000 à 12.000 francs H.T s'agissant d'un déballastage moyen de 200 m<sup>3</sup>.

Ces montants sont bien inférieurs aux amendes prévues par la loi de 1983 et aux amendes effectivement prononcées.

Toutefois, ces coûts ne concernent que les prix facturés et n'intègrent pas le **coût découlant de l'immobilisation du navire** en termes de pertes d'exploitation pour l'armateur.

Or, il est très difficile de savoir quel est le délai d'attente pour les navires souhaitant déballaster à l'heure actuelle.

**Pour un pétrolier de 250.000 tonnes, le coût d'affrètement est de 70.000 \$ par jour, soit environ 500.000 francs.** On voit donc que les règles concernant les rejets ne seront respectées que si les navires ont la possibilité d'utiliser dans les meilleurs délais les installations de réception portuaires. Tant la convention MARPOL que la direction européenne du 7 septembre 2000 spécifient d'ailleurs qu'il faut éviter que soient occasionnés des retards anormaux pour les navires qui doivent dans le cas contraire être indemnisés.

*d) Un problème de disponibilité des installations portuaires*

La disponibilité des installations portuaires est une condition essentielle de l'effectivité de la réglementation concernant les rejets.

Or, le manque d'installations de déballastage disponibles est fréquemment avancé.

Cependant, une enquête de l'OMI indique que des installations de sociétés privées de réception à la fois des slops et des sludges existent à Bordeaux (Esso), à Brest, à Cherbourg, à Dunkerque (Total et Elf), au Havre et à Rouen (Shell, Esso et Mobil). D'autres ports peuvent recueillir soit des slops seuls (Caen, Concarneau, Saint-Nazaire), soit des sludges seuls (Lorient).

Seul le taux d'utilisation de l'installation publique du port autonome de Marseille (2/3) est connu. Les installations des autres ports français étant privées et appartenant soit aux raffineries soit à des sociétés indépendantes, le taux d'utilisation de leurs installations ne fait pas l'objet d'une obligation de déclaration.

Le ministère de l'Équipement a diligenté une mission en octobre 2000 en vue de procéder au recensement des capacités existantes et des besoins d'installations nouvelles ou complémentaires puis de mettre en place un programme d'équipement.

Cette mission, dont les résultats auraient dû être communiqués le 15 décembre dernier, devrait également vérifier l'adéquation des installations avec la nature du trafic maritime de chaque port.

Par ailleurs, il faut noter que les nouvelles normes de construction des navires, en prévoyant des systèmes de séparateurs d'eau et d'hydrocarbures, de filtrage, de citernes à ballast séparé et d'incinérateurs à bord, devraient permettre de réduire considérablement les besoins en installations de réception à moyen long terme.

**Plus qu'un problème de coût ou de disponibilité des installations, c'est donc davantage la faible probabilité d'être identifié et la plus faible probabilité d'être condamné qui sont à l'origine du maintien du nombre de pollutions intentionnelles à un niveau insupportable.**

### **3. Une proposition de loi qui s'inscrit dans le cadre plus large de réflexions concernant la sécurité maritime.**

#### *a) La prévention du déballastage en mer par l'obligation de déballastage dans les installations portuaires de réception des déchets*

Lors de l'examen par l'Assemblée nationale en première lecture du **projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports**, un amendement de M. Gilbert Le Bris, auteur et rapporteur de la présente proposition de loi, présenté conjointement avec M. Jean-Yves Le Drian, a été adopté.

**Il prévoit que les navires faisant escale dans un port maritime français devront déballaster dans les stations portuaires prévues à cet effet et qu'il pourra être interdit aux bateaux ne justifiant pas avoir effectué cette opération de quitter le port.**

En cas d'infraction, l'armateur et le capitaine du navire sont passibles d'une amende de 1.000 à 40.000 euros selon la taille du navire.

Ce projet de loi devrait être définitivement adopté le 21 décembre 2000. Cette disposition ayant été adoptée en termes identiques par les deux assemblées, elle n'est plus en discussion.

Ce type d'initiatives nationales n'est pas toujours sans effets secondaires en raison de la concurrence existant entre les ports de la façade atlantique.

Par ailleurs, une **directive communautaire** a été adoptée le 7 septembre 2000. Elle **impose la réalisation d'installations de réception des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison dans tous les ports de l'Union européenne et l'obligation pour les navires d'y effectuer les déballastages.**

Tous les navires devront notifier, avant leur arrivée au port, leur intention d'utiliser les installations et la quantité de déchets se trouvant à bord. La directive laisse une large marge de manoeuvre aux États s'agissant des structures de réception, lesquelles pourront être privées.

Au moins 25% des navires devront être contrôlés. Les sanctions prévues par les dispositions nationales de transposition (dans un délai de deux ans) devront être efficaces, proportionnées et dissuasives.

*b) Les réflexions visant à améliorer l'identification des contrevenants au moyen de « boîtes noires » ou de transpondeurs*

La répression du déballastage se heurtant principalement à des difficultés d'identification des contrevenants, l'installation de transpondeurs et de « boîtes noires » permettrait respectivement de suivre les navires en continu et de déterminer les responsabilités en cas de déballastages.

Ces dispositifs sont notamment à l'étude dans diverses instances (Organisation maritime internationale, Comité central des armateurs de France) et la Commission européenne a annoncé qu'ils feraient partie d'un paquet II qui doit être examiné au conseil des ministres des transports les 20 et 21 décembre prochains. Les conclusions du Conseil européen de Nice de décembre 2000 invitent par ailleurs les États membres à anticiper ces mesures au plan interne.

La ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a indiqué que la France proposerait à la prochaine réunion du comité de la sécurité maritime à l'OMI d'étendre l'obligation d'emport d'un enregistreur de données prévue pour 2002 pour les navires de commerce neufs transportant des passagers à d'autres types de navires et de prévoir l'enregistrement d'informations relatives aux déballastages.

**Les nombreux points avancés dans la discussion requièrent donc avant tout l'augmentation des moyens mis à la disposition des services chargés de la sécurité maritime ainsi que des réflexions aux niveaux européen et international.**

**En revanche, le but de la présente proposition de loi est uniquement de rendre les sanctions dissuasives en renforçant les sanctions pénales, le texte adopté en première lecture par l'Assemblée nationale proposant de tripler le montant des amendes et de doubler les peines d'emprisonnement.**

**Le second volet de cette proposition de loi envisage de spécialiser des juridictions en matière de déballastage afin de développer une véritable capacité d'expertise.**

## **B. L'ANALYSE DE LA COMMISSION DES LOIS**

Si les orientations préconisées par l'Assemblée nationale paraissent positives, il convient également de mieux responsabiliser l'armateur.

## **1. L'approbation de l'augmentation du montant des sanctions pour parvenir à une réelle dissuasion**

### *a) Les exemples étrangers*

Certaines législations étrangères ont été avancées pour montrer qu'il importe de durcir l'arsenal des sanctions pour prévenir les déballastages.

Ainsi, à Singapour, l'amende maximale est de 1 million de dollars.

Par ailleurs, les États-Unis ont adopté, à la suite du naufrage en Alaska en 1989 de l'Exxon Valdez, l'Oil Pollution Act de 1990 qui durcit considérablement les sanctions financières à l'encontre des rejets (tant accidentels que volontaires) d'hydrocarbures.

Plusieurs affaires ont montré la sévérité de ce dispositif.

Ainsi, la compagnie de navigation grecque Anax International a dû verser 2,5 millions de dollars pour violation du *Clean water Act*, 1,2 million de dollars destinés à couvrir les coûts d'enquête et de dépollution et 5,5 millions de dollars pour la restauration des ressources naturelles.

Des peines d'interdiction de navigation dans les eaux américaines ont également été prononcées à l'encontre du capitaine du navire ainsi que du responsable des machines.

De même, la société Royal Caribbean Cruises, qui avait fait de fausses déclarations concernant le déversement illégal d'hydrocarbures, a finalement payé 27 millions de dollars après avoir négocié dans le cadre d'une accusation portant sur 21 infractions.

Les efforts consentis en matière de responsabilité civile ont permis de réduire de 50% entre 1994 et 1997 la pollution par hydrocarbures, qui est passée à 1,5 gallon déversé par million de gallons transportés.

### *b) La détermination du seuil de dissuasion des amendes*

Il convient de prendre en compte, **en plus du coût d'utilisation des installations, le coût que représente l'immobilisation d'un navire dans un port en termes de pertes d'exploitation.**

La grande majorité des infractions n'étant jamais poursuivie du fait de problèmes d'identification, la sanction, pour être dissuasive, doit donc **intégrer le pourcentage de poursuites (moins de 10% des infractions constatées), ainsi que le montant des amendes effectivement prononcées (de l'ordre du tiers du montant maximal prévu par la loi).**

Votre commission des Lois vous propose donc de quadrupler le montant des amendes par rapport à la législation existante (l'Assemblée nationale s'étant pour sa part prononcée pour un triplement). En revanche, les peines d'emprisonnement ne seraient pas renforcées par rapport au

texte adopté par l'Assemblée nationale, l'emprisonnement ne paraissant pas approprié pour ce type d'affaires.

Ces dispositions font l'objet des articles 1 à 4 de la proposition de loi.

## **2. La pertinence d'une spécialisation des juridictions**

La proposition de loi vise à établir une compétence exclusive de certaines juridictions en matière de déballastage. En effet, l'éclatement des juridictions, conjugué à la relative faiblesse du nombre de poursuites, nuit à l'unité de la jurisprudence et ne permet pas de développer de réels pôles de compétences ni de sensibiliser les magistrats.

Cette orientation doit être soutenue, mais la rédaction du texte adopté par l'Assemblée nationale est juridiquement incorrecte (contradiction entre les différentes dispositions) et lacunaire (le cas des navires français en haute mer n'étant pas précisé).

Votre commission vous propose une nouvelle rédaction de l'article 5 prévoyant une **compétence exclusive de jugement du tribunal de grande instance de Paris ainsi que de certains tribunaux dont la liste serait fixée par décret, combinée à une compétence concurrente des ministères publics.**

## **3. La nécessité de mieux responsabiliser l'armateur**

La responsabilité de l'armateur est prévue, tant dans la convention MARPOL que dans la loi du 5 juillet 1983.

L'article L. 218-20 du code de l'environnement prévoit ainsi que le propriétaire ou l'exploitant du navire qui a donné l'ordre de commettre l'infraction est puni des peines prévues pour le capitaine. Cependant, une telle rédaction apparaît trop restrictive. Se pose en effet un problème de preuve.

Dans les faits, la responsabilité de l'armateur est dorénavant systématiquement recherchée. S'agissant de la dernière affaire devant le tribunal correctionnel de Paris, le procureur a requis 400.000 francs contre l'armateur originaire de Hong-Kong, aucune peine n'étant retenue contre le capitaine du *Fareast Victory*.

De plus, en vertu de l'article L. 218-24 du code de l'environnement, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord est, en totalité ou en partie, à la charge de l'exploitant ou du propriétaire, si celui-ci a été cité à l'audience.

Ceci permet donc de distinguer clairement les responsabilités de l'armateur et du capitaine, qui se trouve souvent en état de dépendance vis à vis du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

**En augmentant le montant des amendes aux articles 1 à 4 de la proposition de loi, c'est en pratique l'armateur qui est visé.**

Il est proposé de renforcer cette responsabilité de l'armateur en élargissant les hypothèses dans lesquelles il peut être condamné.

Cette proposition fait l'objet d'un article additionnel après l'article 5.

**Votre commission des Lois vous propose d'adopter la proposition de loi ainsi modifiée.**

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1er*

(art. 1er de la loi du 5 juillet 1983,  
devenu Art. L. 218-10 du code de l'environnement)

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

La proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale visait l'article 1er de la loi du 5 juillet 1983, devenu l'article L. 218-10 du code de l'environnement.

Cet article concerne les **navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux (TJB) ainsi que les navires d'un autre type d'un TJB d'au moins 500 tonneaux.**

Il punit de deux ans d'emprisonnement et de 1.000.000 francs d'amende le fait pour ces navires de déballaster.

L'article L. 218-21 du code de l'environnement étend la portée de cet article aux navires et plates-formes **étrangers** pour les infractions commises jusqu'à la limite externe de la **zone économique exclusive** française.

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

En pratique, ceci demeure exceptionnel, tout comme les prononcés de peines de prison à l'encontre des capitaines de navires français.

En première lecture, l'Assemblée nationale a adopté les conclusions de la commission des Lois prévoyant de tripler les amendes et doubler les peines d'emprisonnement encourues (qui passent à respectivement 3.000.000 francs d'amende et quatre ans d'emprisonnement).

Ceci n'apparaît pas encore assez dissuasif, du fait du **coût que représente l'immobilisation d'un navire dans un port en termes de pertes d'exploitation et du faible pourcentage de poursuites.**

Votre commission vous propose donc d'adopter un amendement qui, outre une modification de forme visant à tenir compte de la codification, porte à **quatre millions de francs**

le montant maximal de l'amende encourue, **quadruplant et non triplant** le montant maximal de l'amende (les peines d'emprisonnement, exceptionnelles en pratique, n'étant pas modifiées).

**Votre commission vous propose d'adopter l'article premier ainsi amendé.**

*Article 2*

(art. 2 de la loi de la loi n° 83-583,  
devenu Art L. 218 -11 du code de l'environnement)

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

L'article L. 218-11 du code de l'environnement prévoit des amendes d'au maximum **300.000 francs et un an de prison** pour le rejet illicite d'hydrocarbures en mer commis par le capitaine d'un **navire-citerne de moins de 150 TJB ou d'un autre navire de moins de 500 TJB et dont les moteurs sont d'une capacité propulsive installée supérieure à 150 kilowatts**.

L'article adopté par l'Assemblée nationale en première lecture porte désormais les plafonds des peines respectivement à 900.000 francs et deux ans de prison.

Pour les mêmes raisons qu'à l'article 1<sup>er</sup>, votre commission vous propose d'adopter un amendement portant à **1.200.000** francs le montant maximal de cette amende et prenant en compte la codification intervenue.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 2 ainsi amendé.**

*Article 3*

(art. 4 de la loi du 5 juillet 1983,  
devenu Art. L. 218- 13 du code de l'environnement)

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

L'article L. 218-13 du code de l'environnement fixe à 10.000 francs le montant maximal de l'amende encourue pour le rejet d'hydrocarbures par le capitaine d'un navire soumis aux dispositions de la convention internationale de Londres, n'appartenant pas aux catégories définies par les articles L. 218-10 et L. 218-11 du code de l'environnement. Il s'agit des navires de dimension modeste et de faible motorisation (moins de 500 TJB et dont la force propulsive est inférieure à 150 kilowatts).

Le texte adopté par l'Assemblée nationale porte le montant maximum de l'amende à 30.000 francs et prévoit, en cas de récidive, un doublement de l'amende et une peine de prison pouvant atteindre un an.

Votre commission, pour les mêmes raisons que précédemment, et pour prendre en compte la codification intervenue, vous propose de porter le montant maximal de l'amende à **40.000 francs**.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 3 ainsi amendé.**



*Article 4*

(art. 5 ter de la loi du 5 juillet 1983,  
devenu l'Art. L. 218-19 du code de l'environnement

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

Le premier alinéa de l'article premier du protocole n°1 de la convention internationale du 2 novembre 1973 impose au capitaine d'un navire, ou à la personne qui en a la charge, de faire « sans retard » et « avec tous les détails possibles » un rapport lors de la survenance de certains événements, rejet non autorisé par la convention notamment.

Le respect de cette obligation est primordial, tout retard dans la mise en œuvre des moyens de lutte contre la pollution pouvant en accroître l'ampleur.

L'article 5 ter devenu article L. 218-19 du code de l'environnement punit aujourd'hui d'une amende maximale de 300.000 francs et d'un emprisonnement d'un an le capitaine d'un navire qui n'aurait pas transmis un rapport sur ces événements, conformément aux dispositions du protocole précité.

L'article 4 de la proposition de loi adoptée en première lecture par l'Assemblée nationale porte ces peines à un maximum de 900.000 francs et de deux ans de prison.

Votre commission, pour les mêmes raisons que précédemment, et pour prendre en compte la codification intervenue, vous propose d'adopter un amendement portant à **1.200.000 francs** le montant maximal de l'amende.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 4 ainsi amendé.**

*Article additionnel avant l'article 5*

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

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

La rédaction actuelle de l'article L. 218-20 exige que le propriétaire ou l'exploitant ait donné l'ordre de commettre l'infraction pour mettre en cause sa responsabilité.

En pratique, cette disposition est beaucoup trop restrictive et ne permet pas de mettre en cause le propriétaire ou l'exploitant qui fait subir des pressions au capitaine afin qu'il déballaste en mer, pour des questions de rentabilité.

Il serait donc souhaitable de reprendre à l'article L. 218-20 la rédaction du quatrième alinéa de l'article L. 218-22 du code de l'environnement qui traite du comportement des personnes ayant entraîné un accident de mer à l'origine d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.

Il prévoit que les peines sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre

personne que le capitaine ou le responsable à bord, **exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire.**

En application de l'article L. 218-25 du code de l'environnement, les personnes morales seraient également passibles de sanctions. Celui-ci prévoit en effet qu'elles peuvent être déclarées pénalement responsables et encourir des peines d'amendes dont le montant est quintuplé par rapport à celui encouru par les personnes physiques ainsi que l'affichage ou la diffusion de la décision. Les personnes morales peuvent également être exclues des marchés publics à titre définitif ou pour une durée de cinq ans, une interdiction de faire appel public à l'épargne étant par ailleurs prévue, toujours pour une durée de cinq ans ou à titre définitif.

Les tribunaux, qui recherchent désormais systématiquement la responsabilité de l'armateur, devraient ainsi établir plus facilement sa responsabilité.

#### *Article 5*

(art. 12 de la loi du 5 juillet 1983,  
devenu les Art. L.218-28 et L. 218-29 du code de l'environnement)

#### **Compétence juridictionnelle**

Outre le renforcement des sanctions pénales réprimant la pollution par les navires, il s'agit de la deuxième disposition importante de la proposition de loi.

En l'état actuel du droit, l'article 12 de la loi du 5 juillet 1983, codifié aux articles L. 218-28 et L. 218-29 du code de l'environnement, définit les règles de compétence juridictionnelle.

Il est ainsi prévu à l'article L. 218-29 que les infractions mentionnées sont jugées :

- soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction ;
- soit par celui dans le ressort duquel le bâtiment est attaché en douanes ou immatriculé s'il est français ;
- soit par celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment s'il est étranger.

Le tribunal de grande instance de Paris étant compétent à défaut d'autre tribunal.

**L'éclatement des juridictions saisies, conjugué à la relative faiblesse du nombre des poursuites judiciaires (en 1999, sur les 239 rejets volontaires répertoriés, 30 navires ont été identifiés et 27 procédures judiciaires transmises au Parquet), rend aléatoire la condamnation effective des responsables de pollutions volontaires .**

Des problèmes de recevabilité de preuves (en l'espèce très souvent des photographies prises lors d'observations aériennes par des agents des douanes ou par la Marine nationale) ont ainsi pu se poser, du fait du manque d'expérience de certains magistrats.

Dans les cas où les poursuites aboutissent, les peines prononcées ne sont pas très sévères : 250 000 francs d'amende (CA de Rennes, 19 septembre 1996) ; 300.000 francs (TGI de Paris, 16 février 1998) ; 150.000 francs d'amende (TGI de Paris, 16 juin 1999). La prison semble exceptionnelle, même avec sursis.

Des séminaires de sensibilisation ont ainsi été organisés pour certains magistrats dans le cadre des accords de Bonn.

**Il importe que ce soient les mêmes juridictions qui traitent de ces questions, afin de mieux appréhender ce sujet, de développer de réels pôles de compétence parmi les magistrats et d'aboutir à une harmonisation de la jurisprudence.**

Face à cette situation, les conclusions de la commission de la Production de l'Assemblée nationale sur la proposition de loi prévoyaient de nouvelles règles de compétence juridictionnelle.

Avait ainsi été adoptée une **disposition prévoyant de confier aux tribunaux des chefs-lieux des préfectures maritimes** (Cherbourg pour la Manche et la mer du Nord, Brest pour l'Atlantique et Toulon pour la Méditerranée) la **compétence exclusive** de juger les plaintes relatives aux dégazages et déballastages illicites, estimant qu'une telle disposition serait de nature à accélérer les procédures et harmoniser la jurisprudence.

Néanmoins, **lors de la discussion à l'Assemblée nationale en première lecture, un amendement présenté par M. Jean-Pierre Dufau a été adopté, modifiant la rédaction de cet article en maintenant la compétence du tribunal de grande instance de Paris.**

Il convient tout d'abord de préciser que l'article 12 de la loi du 5 juillet 1983 a, lors de sa codification, été scindé en deux articles : L.218-28 et L. 218-29 du code de l'environnement.

Le paragraphe I de l'article 5 de la proposition de loi correspond ainsi à l'article L. 218-28 du code de l'environnement dont la rédaction n'a pas besoin d'être modifiée.

En revanche, l'article L. 218-29 du code de l'environnement dans sa rédaction telle qu'elle résulterait du texte adopté par l'Assemblée nationale pose un certain nombre de problèmes.

Tout d'abord, s'il est prévu une compétence exclusive du tribunal de grande instance de Paris s'agissant de la zone économique exclusive (ZEE), rien n'est indiqué s'agissant de la haute mer, alors même qu'en raison de l'éloignement du lieu de l'infraction, il est difficile de définir le tribunal compétent.

Par ailleurs, les règles concernant la compétence concurrente des ministères publics du tribunal du lieu de l'infraction et du tribunal figurant sur la liste fixée par décret en Conseil d'État contredisent l'affirmation figurant au paragraphe précédent selon laquelle il y aurait exclusivité de poursuites s'agissant des tribunaux figurant sur la liste.

Par conséquent, votre commission des Lois vous propose d'adopter un amendement prévoyant une **compétence exclusive de jugement** en faveur du tribunal de grande instance de

Paris s'agissant des infractions commises dans la zone économique exclusive et en haute mer (pour les seuls navires français dans ce dernier cas).

En revanche, les **ministères publics** des tribunaux territorialement compétents, du tribunal de grande instance de Paris ainsi que des tribunaux désignés par une liste fixée par décret conservent une **compétence concurrente s'agissant de la poursuite et de l'instruction**.

S'agissant du problème de la compétence exclusive, il est vrai qu'elle peut s'avérer dangereuse et entraîner des nullités au stade du jugement, si le tribunal du lieu de l'infraction, s'étant indûment saisi, ne renvoie pas le dossier à la juridiction compétente.

Pour éviter cela, la compétence ne devient donc exclusive qu'au stade du jugement et une circulaire ministérielle devrait enjoindre aux ministères publics des juridictions territorialement compétentes de transmettre à la juridiction ayant la compétence de jugement exclusive (c'est à dire le tribunal de grande instance de Paris s'agissant de la zone économique exclusive et de la haute mer ou l'une des juridictions déterminées par décret s'agissant des eaux territoriales) les poursuites.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 5 ainsi amendé.**

\*

\*

\*

## TABLEAU COMPARATIF

Texte de référence	Texte en vigueur	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
<p style="text-align: center;"><b>Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires*</b></p> <p style="text-align: center;"><i>*N'est plus en vigueur depuis le 21 Septembre 2000, date à laquelle elle a été codifiée dans le code de l'environnement (cf. 2<sup>ème</sup> colonne texte en vigueur)</i></p> <p style="text-align: center;">Art. 1<sup>er</sup>. – Sera puni d'une amende de 100 000 F à 1 000 000 F et d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978 et par ses modificatifs ultérieurs régulièrement approuvés ou ratifiés, entrant dans les catégories ci-après :</p> <p style="text-align: center;">– navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ;</p> <p style="text-align: center;">– navires autres que navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux,</p> <p style="text-align: center;">qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention, relatives aux interdictions de rejets</p>	<p style="text-align: center;"><b>Code de l'environnement</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Chapitre VIII : Dispositions spéciales aux eaux marines et aux voies ouvertes à la navigation maritime.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Section 1 : Pollution par les rejets des navires.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Sous-section 2 : Dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires.</b></p> <p style="text-align: center;">Art. L. 218-10 - I - Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 1 000 000 F d'amende le fait, pour tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978 et par ses modificatifs ultérieurs régulièrement approuvés ou ratifiés, entrant dans les catégories ci-après :</p> <p style="text-align: center;">1° Navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ;</p> <p style="text-align: center;">2° Navires autres que navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux,</p> <p style="text-align: center;">de se rendre coupable d'infraction aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention, relatives aux interdictions de rejets d'hydrocarbures, tels que</p>	<p style="text-align: center;">Article 1<sup>er</sup></p> <p style="text-align: center;">Le début de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires est ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;">« Sera puni d'une amende de 3 000 000 F et d'un emprisonnement de quatre ans et, en cas de récidive, ... (le reste sans changement) ».</p>	<p style="text-align: center;">Article 1<sup>er</sup></p> <p style="text-align: center;">Le début de l'article L. 218-10 du code de l'environnement est ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;">« I - Est puni de quatre ans d'emprisonnement et de 4 000 000 F d'amende ... (le reste sans changement) ».</p>

Texte de référence	Texte en vigueur	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
<p>d'hydrocarbures, tels que définis au 3 de l'article 2 de ladite convention.</p>	<p>définis au 3 de l'article 2 de cette convention.</p>		
<p>Les pénalités prévues au présent article sont applicables au responsable à bord de l'exploitation des plates-formes immatriculées en France pour les rejets en mer effectués en infraction aux règles 9 et 10 de l'annexe I de cette convention.</p>	<p>II - Les pénalités prévues au présent article sont applicables au responsable à bord de l'exploitation des plates-formes immatriculées en France pour les rejets en mer effectués en infraction aux règles 9 et 10 de l'annexe I de cette convention.</p>		
<p>Art. 2.- Sera puni d'une amende de 30 000 F à 300 000 F et d'un emprisonnement de quinze jours à un an, ou de l'une de ces deux peines, et, en cas de récidive, du double de cette amende et d'un emprisonnement de un à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de la convention susmentionnée et appartenant aux catégories suivantes ;</p>	<p>Art. L. 218-11 - Est puni d'un an d'emprisonnement et de 300 000 F d'amende le fait, pour tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de la convention mentionnée à l'article L. 218-10 et appartenant aux catégories suivantes :</p>	<p>Article 2</p> <p>Le début de l'article 2 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée est ainsi rédigée:</p>	<p>Article 2</p> <p>Le début de l'article L. 218-11 du code de l'environnement est ainsi rédigé :</p>
<p>- navires-citernes d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux ; - navires autres que navires-citernes, d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux et dont la machine propulsive a une puissance installée supérieure à 150 kilowatts, qui aura commis les infractions prévues à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus.</p>	<p>1° Navires-citernes d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux ; 2° Navires autres que navires-citernes d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux et dont la machine propulsive a une puissance installée supérieure à 150 kilowatts, de commettre une des infractions prévues à l'article L. 218-10.</p>	<p>« Sera puni d'une amende de 900 000 F et d'un emprisonnement de deux ans et, en cas de récidive, du double de ces peines tout capitaine d'un navire ... (le reste sans changement) ».</p>	<p>« Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 1 200 000 F d'amende ... (le reste sans changement). »</p>

Texte de référence	Texte en vigueur	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
<p>Art. 4.– Sera puni d'une amende de 1 000 F à 10 000 F et, en cas de récidive, du double de cette peine et d'un emprisonnement de huit jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou responsable à bord d'un navire français soumis aux dispositions de la convention susmentionnée n'appartenant pas aux catégories de navires définis aux articles 1<sup>er</sup> et 2 qui aura commis les infractions prévues à l'article 1<sup>er</sup>.</p>	<p>Art. L. 218-13 - Est puni de 25 000 F d'amende et, en outre, en cas de récidive, du double de cette peine et de six mois d'emprisonnement, le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire français soumis aux dispositions de la convention mentionnée à l'article L. 218-10 n'appartenant pas aux catégories de navires définis aux articles L. 218-10 et L. 218-11, de commettre une des infractions prévues à l'article L. 218-10.</p>	<p>Article 3</p> <p>Le début de l'article 4 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée est ainsi rédigée :</p> <p>« Sera puni d'une amende de 30 000 F et, en cas de récidive, du double de cette peine et d'un emprisonnement d'un an tout capitaine ... (le reste sans changement) ».</p>	<p>Article 3</p> <p>Le début de l'article L. 218-13 du code de l'environnement est ainsi rédigé :</p> <p>« Est puni de 40 000 F d'amende et, en outre, en cas de récidive, du double de cette peine et de un an d'emprisonnement ... (le reste sans changement). »</p>
<p>Art. 5 ter.– Tout capitaine de navire français auquel est survenu, en mer ou dans les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, un des événements mentionnés par le protocole I de la convention susmentionnée ou toute autre personne ayant charge du navire, au sens de l'article 1<sup>er</sup> de ce protocole, qui n'aura pas établi et transmis un rapport conformément aux dispositions dudit protocole, sera puni d'une amende de 30 000 F à 300 000 F et d'un emprisonnement de quinze jours à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement.</p>	<p>Art. L. 218-19 - Le fait, pour tout capitaine de navire français auquel est survenu, en mer ou dans les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, un des événements mentionnés par le protocole I de la convention mentionnée à l'article L. 218-10 ou toute autre personne ayant charge du navire, au sens de l'article 1<sup>er</sup> de ce protocole, de ne pas établir et transmettre un rapport conformément aux dispositions dudit protocole, est puni d'un an d'emprisonnement et de 300 000 F d'amende.</p>	<p>Article 4</p> <p>Après les mots : « sera puni d'une amende de », la fin de l'article 5 ter de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée est ainsi rédigée : « 900 000 F et d'un emprisonnement de deux</p>	<p>Article 4</p> <p>Après les mots : « est puni », la fin de l'article L. 218-19 du code de l'environnement est ainsi rédigée : « de deux ans d'emprisonnement et de 1 200 000 F d'amende. »</p>

Texte de référence	Texte en vigueur	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
<p>.....</p> <p>Art. 12 - Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article 11 de la présente loi font foi jusqu'à preuve contraire. Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui</p>	<p>Art. L. 218-20 - Sans préjudice des peines prévues à la présente sous-section à l'égard du capitaine ou du responsable à bord, le fait, pour le propriétaire ou l'exploitant, de donner l'ordre de commettre l'infraction est puni des peines prévues à ladite sous-section.</p> <p>Lorsque le propriétaire ou l'exploitant est une personne morale, la responsabilité prévue à l'alinéa précédent incombe à celui ou à ceux des représentants légaux ou dirigeants de fait qui en assurent la direction ou l'administration ou à toute personne habilitée par eux.</p> <p>Art. L. 218-28 - Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article L. 218-26 font foi jusqu'à preuve contraire. Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui</p>	<p>ans. ».</p> <p>Article 5</p> <p>L'article 12 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. 12.-I. -Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article 11 font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils sont transmis immédiatement et par tous moyens au procureur de la République désigné aux paragraphes II et suivants par l'agent</p>	<p>Article additionnel</p> <p>L'article L. 218-20 du code de l'environnement est ainsi rédigé</p> <p>« Sans préjudice des peines prévues à la présente sous-section à l'égard du capitaine ou du responsable à bord, les peines prévues à la dite sous-section sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'un rejet effectué en infraction aux articles L. 218-10 à L. 218-19 ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter. »</p> <p>Article 5</p> <p>L'article L. 218-29 du code de l'environnement est ainsi rédigé :</p> <p><b>Alinéa supprimé.</b></p>



Texte de référence	Texte en vigueur	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
<p>en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes lorsqu'il s'agit de navires ou de plates-formes ou à l'ingénieur des ponts et chaussées chargé du service maritime, s'il s'agit d'engins portuaires, de chalands ou de bateaux-citernes fluviaux.</p>	<p>en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes lorsqu'il s'agit de navires ou de plates-formes ou à l'ingénieur des ponts et chaussées chargé du service maritime s'il s'agit d'engins portuaires, de chalands ou de bateaux-citernes fluviaux.</p>	<p><i>verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes lorsqu'il s'agit de navires ou de plates-formes ou à l'ingénieur des Ponts et chaussées chargé du service maritime, s'il s'agit d'engins portuaires, de chalands ou de bateaux-citernes fluviaux.</i></p>	
<p>Les infractions aux dispositions de la convention mentionnée à l'article 1er 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 ou immatriculé s'il est français, soit par celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment s'il est étranger.</p>	<p><i>Art. L. 218-29 - Les infractions aux dispositions de la convention mentionnée à l'article L. 218-10 et à celles de la présente sous-section sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel le bâtiment est attaché en douanes ou immatriculé s'il est français, soit par celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment s'il est étranger.</i></p>	<p><i>« II. - Les infractions aux dispositions de la convention mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> et à celles de la présente loi sont poursuivies, instruites et jugées par un tribunal de grande instance du littoral maritime compétent sur le ressort de plusieurs cours d'appel, dans des conditions déterminées par le présent article et figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat.</i></p>	<p><i>« I. - Les infractions aux dispositions de la convention mentionnée à l'article L. 218-10 et à celles de la présente sous-section, ainsi que les infractions qui leur sont connexes, sont jugées par un tribunal de grande instance du littoral maritime spécialisé, éventuellement compétent sur les ressorts de plusieurs cours d'appel dans les conditions prévues par le présent article.</i></p>
<p>A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent.</p>	<p>A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent.</p>	<p><i>« Le tribunal de grande instance de Paris est compétent pour la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions commises dans la zone économique exclusive française.</i></p>	<p><i>Un décret fixe la liste et le ressort de ces tribunaux.</i></p> <p><i>« II. - Le tribunal de grande instance de Paris est compétent pour le jugement des infractions commises dans la zone économique exclusive française ainsi que celles commises par les capitaines de navires français en haute mer.</i></p>
<p><b>Code de procédure pénale</b> <i>Art. 43, 52 382 663 et</i></p>		<p><i>« III. - Le ministère public territorialement compétent est celui qui est placé près du tribunal de grande instance dont le ressort comporte les eaux territoriales dans lesquelles les faits ont été commis.</i></p>	<p><i>« III. - Exercent une compétence concurrente avec les juridictions désignées au I et au II pour la poursuite et l'instruction des infractions commises dans les eaux territoriales et dans la zone économique exclusive les tribunaux de grande instance compétents en application des articles</i></p>

Texte de référence	Texte en vigueur	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
706-42 (cf. annexe)		<p>« Le ministère public près la juridiction définie conformément au II peut également être saisi de faits de pollution entrant dans le champ d'application de la présente loi, concurremment avec le ministère public territorialement compétent, qui peut néanmoins accomplir les actes nécessaires à l'enquête et à la manifestation de la vérité qui ne peuvent être différés ou qui justifient son intervention.</p>	43, 52, 382, 663, deuxième alinéa, et 706-42 du code de procédure pénale.
		<p>« Si les faits de pollution justifient l'ouverture d'une information, le ministère public territorialement compétent en application du présent III transmet immédiatement et par tous moyens les éléments de procédure au ministère public près la juridiction définie conformément au II.</p>	<b>Alinéa supprimé.</b>
		<p>« IV - Dans chaque juridiction visée au II, un ou plusieurs juges d'instruction est désigné pour l'instruction des faits susceptibles de constituer une infraction à la présente loi.</p>	<b>Alinéa supprimé.</b>
		<p>« V. - La compétence de la juridiction définie au présent article s'étend aux infractions qui seraient connexes aux infractions de pollution.</p>	<p>« IV. - Dans chaque juridiction visée au I, au II et au III, un ou plusieurs juges d'instruction est désigné pour l'instruction des faits susceptibles de constituer une infraction à la présente sous-section.</p>
		<p>« VI. - Lorsqu'ils sont compétents en application des dispositions du présent article, le</p>	<b>Alinéa supprimé.</b>
			<p>« V. - Lorsqu'ils sont compétents en application des dispositions du présent article, le procureur de la</p>

**Texte de référence**

—

**Texte en vigueur**

—

**Texte adopté par  
l'Assemblée nationale**

—

procureur de la République  
et le juge d'instruction  
exercent *cette compétence*  
sur toute l'étendue du  
ressort *fixé en application*  
*du II.* »

**Propositions de la  
commission**

—

République et le juge  
d'instruction *du tribunal*  
*mentionné au I* exercent leurs  
*attributions* sur toute  
l'étendue du ressort *de ce*  
*tribunal.* »

## ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF

### Code de procédure pénale

*Art. 43* - Sont compétents le procureur de la République du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'une des personnes soupçonnées d'avoir participé à l'infraction, celui du lieu d'arrestation d'une de ces personnes, même lorsque cette arrestation a été opérée pour une autre cause.

*Art. 52* - Sont compétents le juge d'instruction du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'une des personnes soupçonnées d'avoir participé à l'infraction, celui du lieu d'arrestation d'une de ces personnes, même lorsque cette arrestation a été opérée pour une autre cause.

*Art. 382* - Est compétent le tribunal correctionnel du lieu de l'infraction, celui de la résidence du prévenu ou celui du lieu d'arrestation de ce dernier, même lorsque cette arrestation a été opérée pour une autre cause.

Le tribunal dans le ressort duquel une personne est détenue, n'est compétent que dans les conditions prévues au titre VI du livre IV.

Pour le jugement du délit d'abandon de famille prévu par l'article 227-3 du code pénal, est également compétent le tribunal du domicile ou de la résidence de la personne qui doit recevoir la pension, la contribution, les subsides ou l'une des autres prestations visées par cet article.

La compétence du tribunal correctionnel s'étend aux délits et contraventions qui forment avec l'infraction déferée au tribunal un ensemble indivisible ; elle peut aussi s'étendre aux délits et contraventions connexes, au sens de l'article 203.

*Art. 663* - Lorsque deux juges d'instruction, appartenant à un même tribunal ou à des tribunaux différents, se trouvent simultanément saisis d'infractions connexes ou d'infractions différentes en raison desquelles une même personne ou les mêmes personnes sont mises en examen, le ministère public peut, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice et nonobstant les dispositions des articles 43, 52

et 382, requérir l'un des juges de se dessaisir au profit de l'autre. Le dessaisissement a lieu si les juges en sont d'accord. En cas de désaccord, il est fait application, s'il y a lieu, des dispositions de l'article 664.

Lorsqu'un condamné à une peine privative de liberté est détenu au siège de la juridiction qui a prononcé cette condamnation, définitive ou non, le procureur de la République, le juge d'instruction, les tribunaux et les cours d'appel de ce lieu de détention auront compétence, en dehors des règles prescrites par les articles 43, 52 et l'alinéa premier de l'article 382, pour connaître de toutes les infractions qui lui sont imputées.

*Art. 706-42* - Sans préjudice des règles de compétence applicables lorsqu'une personne physique est également soupçonnée ou poursuivie, sont compétents :

1° Le procureur de la République et les juridictions du lieu de l'infraction ;

2° Le procureur de la République et les juridictions du lieu où la personne morale a son siège.

Ces dispositions ne sont pas exclusives de l'application éventuelle des règles particulières de compétence prévues par les articles 705 et 706-17 relatifs aux infractions économiques et financières et aux actes de terrorisme.

## ANNEXE

### TABLE DE CONCORDANCE

<b>Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983</b>	<b>Code de l'environnement</b>
Article 1	Article L. 218-10
Article 2	Article L. 218-11
Article 3	Article L. 218-12
Article 4	Article L. 218-13
Article 4 bis	Article L. 218-14
Article 4 ter	Article L. 218-15
Article 5	Article L. 218-16
Article 5 bis	Article L. 218-17
Article 5 bis-1	Article L. 218-18
Article 5 ter	Article L. 218-19
Article 6	Article L. 218-20
Article 7	Article L. 218-21
Article 8	Article L. 218-22
Article 9	Article L. 218-23
Article 10	Article L. 218-24
Article 10 bis	Article L. 218-25
Article 11 alinéas 1 et 2	Article L. 218-26
Article 11 alinéa 3 (dernier)	Article L. 218-27
Article 12 alinéa 1	Article L. 218-28
Article 12 alinéas 2 et 3 (dernier)	Article L. 218-29
Article 13	Article L. 218-30