

N° 19

—
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

Annexe au procès-verbal de la séance du 11 octobre 1995.

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 relatif au **trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française aux dispositions de l'article 17 de la convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988.***

Par M. Jean-Marie GIRAULT,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jacques Larché, président ; René-Georges Laurin, Germain Authié, Pierre Fauchon, François Giacobbi, vice-présidents ; Robert Pagès, Michel Rufin, Jacques Mahéas, Jean-Jacques Hyest, secrétaires ; Guy Allouche, Jean-Paul Amoudry, Robert Badinter, Pierre Biarnès, François Blaizot, André Bohl, Christian Bonnet, Mme Nicole Borvo, MM. Philippe de Bourgoing, Charles Ceccaldi-Raynaud, Claude Cornac, Raymond Courrière, Jean-Patrick Courtois, Charles de Cuttoli, Luc Dejoie, Jean-Paul Delevoye, Christian Demuynck, Michel Dreyfus-Schmidt, Patrice Gélard, Jean-Marie Girault, Paul Girod, Daniel Hoeffel, Charles Jolibois, Lucien Lanier, Paul Masson, Daniel Millaud, Georges Othily, Jean-Claude Peyronnet, Claude Pradille, Louis-Ferdinand de Rocca Serra, Jean-Pierre Schosteck, Jean-Pierre Tizon, Alex Türk, Maurice Ulrich.

Voir le numéro :

Sénat : 29 (1994-1995).

Stupéfiants.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION	5
INTRODUCTION	7
I. L'ARTICLE 17 DE LA CONVENTION DE VIENNE : LE FONDEMENT JURIDIQUE DE L'INTERVENTION DE L'ETAT FRANCAIS EN VUE DE LA REPRESSION DU TRAFIC DE STUPEFIANTS EN HAUTE MER	8
1. <i>La Convention des Nations-Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (Convention de Vienne)</i>	8
2. <i>Les stipulations de la Convention de Vienne relatives au trafic illicite de stupéfiants en haute mer</i>	9
3. <i>La spécificité de la Convention de Vienne en matière de droit de la mer</i>	11
II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI : UNE EXTENSION DES COMPETENCES DES AUTORITES ADMINISTRATIVES ET JUDICIAIRES FRANCAISES EN MATIERE DE LUTTE CONTRE LE TRAFIC DE STUPEFIANTS EN HAUTE MER	12
1. <i>Un complément à la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer</i>	12
2. <i>Une extension de la compétence des juridictions françaises en matière d'infractions de trafic de stupéfiants commises en mer</i>	14
III. LES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION DES LOIS : L'APPROBATION DE LA MISE EN OEUVRE D'UNE CONVENTION UTILE À LA LUTTE CONTRE LE TRAFIC DES STUPEFIANTS	15
EXAMEN DES ARTICLES	17
• <i>Intitulé du projet de loi</i>	17
• <i>Article premier Champ d'application</i>	17
• <i>Article 2 Habilitation des commandants des bâtiments de l'État et des commandants de bord des aéronefs de l'État</i>	18
TITRE PREMIER - DES MESURES PRISES À LA DEMANDE D'UN ÉTAT PARTIE À LA CONVENTION DE VIENNE	19
• <i>Article 3 Mesures prises à la demande d'un État partie à la Convention de Vienne</i>	20
TITRE II - DE LA COMPÉTENCE DES JURIDICTIONS FRANÇAISES	22
• <i>Article 4 Compétence des juridictions françaises en matière de trafic de stupéfiants en haute mer</i>	22
• <i>Article 5 Recherche et constatation des infractions</i>	23
• <i>Article 6 Définition de la juridiction compétente</i>	24

• <i>Article 7 Application de la loi aux TOM et à Mayotte</i>	25
TABLEAU COMPARATIF	27
ANNEXE 1 - LISTE DES ÉTATS AYANT RATIFIÉ LA CONVENTION DE VIENNE	35
ANNEXE 2 - LOI N° 94-589 DU 15 JUILLET 1994 RELATIVE AUX MODALITÉS DE L'EXERCICE PAR L'ÉTAT DE SES POUVOIRS DE CONTRÔLE EN MER	43

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

Réunie le mercredi 11 octobre sous la Présidence de M. Jacques Larché puis de M. Pierre Fauchon, la commission des Lois du Sénat a examiné, sur le rapport de M. Jean-Marie Girault, le projet de loi relatif au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française aux dispositions de l'article 17 de la convention des Nations-Unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988.

M. Jean-Marie Girault, rapporteur, a rappelé que l'article 17 de la Convention de Vienne, qui a été ratifiée par une centaine d'États dont la France, tend à renforcer la coopération internationale en vue de la répression du trafic de stupéfiants en haute mer dans la mesure où, par exception au principe traditionnel de la « loi du pavillon », il autorise un État partie à prendre les « mesures appropriées » à l'égard d'un navire étranger battant pavillon d'un autre État partie et suspecté de trafic de stupéfiants, sous réserve de l'accord de l'État du pavillon.

Le rapporteur a ensuite expliqué les deux principaux apports du projet de loi destiné à la mise en oeuvre de ces stipulations en droit interne :

- en précisant la nature des mesures qui peuvent être prises par les commandants des bâtiments et aéronefs de l'État à l'égard de ces navires, le projet de loi constitue un utile complément à la loi du 15 juillet 1994, relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer, pour ce qui concerne le cas particulier de la lutte contre le trafic de stupéfiants ;

- il constitue également une innovation juridique puisqu'il prévoit, pour la première fois en droit français, l'extension de la compétence des juridictions françaises au jugement des auteurs d'infractions commises à bord de navires étrangers en dehors des eaux territoriales, sous réserve, là encore, d'un accord particulier conclu en ce sens avec l'État du pavillon.

Approuvant le principe d'un renforcement de la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants en haute mer -qui constitue aujourd'hui une voie privilégiée d'acheminement de la drogue-, la commission a adopté le projet de loi, sous réserve de sept amendements de précision ou d'amélioration rédactionnelle, sur la proposition de M. Jean-Marie Girault, rapporteur.

Ce projet de loi sera examiné en séance publique le 18 octobre 1995.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi relatif au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française aux dispositions de l'article 17 de la convention des Nations-Unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988 [n° 29 (1994-1995)] s'inscrit dans le contexte d'une volonté de renforcement de la lutte contre le trafic de stupéfiants, grâce à une coopération internationale accrue.

Il est en effet présenté au Sénat en même temps qu'un autre projet de loi tendant également à renforcer la lutte contre le trafic de stupéfiants, à savoir le projet de loi portant adaptation de la législation française aux dispositions de la Convention du Conseil de l'Europe relative au blanchiment, au dépistage, à la saisie et à la confiscation des produits du crime et tendant à améliorer la lutte contre le trafic de stupéfiants [n° 611 (1993-1994)].

Le projet de loi concernant le trafic de stupéfiants en haute mer a pour objet de procéder aux adaptations de notre droit interne nécessaires à l'application des stipulations de l'article 17 de la Convention de Vienne précitée, qui a été ratifiée par une centaine d'Etats dont la France.

Cet article tend à renforcer la coopération internationale en vue de la répression du trafic de stupéfiants en haute mer dans la mesure où, par exception au principe traditionnel de la « loi du pavillon », il autorise un Etat partie à prendre les « mesures appropriées » à l'égard d'un navire étranger battant pavillon d'un autre Etat partie et suspecté de trafic de stupéfiants, sous réserve de l'accord de l'Etat du pavillon.

En précisant la nature des mesures qui peuvent être mises en oeuvre par les commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat à l'égard de ces

navires, dans le cadre de l'application de la Convention de Vienne, le projet de loi apporte un utile complément à la loi du 15 juillet 1994, relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, pour ce qui concerne le cas particulier de la lutte contre le trafic de stupéfiants.

Il constitue également une innovation juridique puisqu'il prévoit, pour la première fois en droit français, l'extension de la compétence des juridictions françaises au jugement des auteurs d'infractions commises à bord de navires étrangers en dehors des eaux territoriales, sous réserve, là encore, d'un accord particulier conclu en ce sens avec l'Etat du pavillon.

Avant de présenter plus précisément les dispositions du projet de loi, il apparaît cependant nécessaire de rappeler dans quelles conditions le droit international, et plus précisément la Convention de Vienne, autorise l'Etat français à intervenir à l'égard de navires étrangers en haute mer en vue de la répression du trafic de stupéfiants.

*

* *

I. L'ARTICLE 17 DE LA CONVENTION DE VIENNE : LE FONDEMENT JURIDIQUE DE L'INTERVENTION DE L'ETAT FRANCAIS EN VUE DE LA REPRESSION DU TRAFIC DE STUPEFIANTS EN HAUTE MER

Pour apprécier la portée de l'article 17 de la Convention de Vienne, que le projet de loi se propose de transposer en droit interne, il convient de le replacer dans le contexte général de cette Convention et de préciser sa spécificité par rapport aux fondements traditionnels du droit international de la mer tel qu'il est codifié dans la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982.

1. La Convention des Nations-Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (Convention de Vienne)

La Convention des Nations-Unies du 30 décembre 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, entrée en vigueur le

1er novembre 1990, associe aujourd'hui plus d'une centaine d'Etats - dont on trouvera la liste en annexe du présent rapport - à la coopération en vue de la répression du trafic illicite de stupéfiants.

Cette convention s'inscrit dans le prolongement des précédentes conventions de l'Organisation des Nations-Unies concernant le trafic de stupéfiants et notamment la Convention unique sur les stupéfiants du 30 mars 1961, le protocole du 25 mars 1972 portant amendement à cette convention et la Convention sur les substances psychotropes du 21 février 1971. Cependant, alors que ces différentes conventions se rapportaient essentiellement au contrôle de la production, de la fabrication et du commerce licites de ces substances, la Convention du 30 décembre 1988 traite de la prévention et de la répression du trafic illicite.

Hormis les stipulations relatives au trafic illicite par mer (art. 17), qui seront présentées ci-après, la Convention prévoit notamment l'obligation pour les Etats parties de prendre les mesures nécessaires à la confiscation des substances et instruments liés au trafic de la drogue ainsi que des biens et avoirs des trafiquants, en permettant, le cas échéant, l'exécution sur leur territoire des décisions étrangères de confiscation (art. 5). Elle impose également aux Etats Parties de procéder à l'extradition des personnes coupables de trafic illicite et de s'accorder l'entraide judiciaire la plus large pour lutter contre le trafic de drogue. En outre, elle établit un régime de contrôle et de surveillance international destiné à détecter le trafic.

Entrée en vigueur pour la France le 31 mars 1991, la Convention de Vienne a déjà fait l'objet d'une loi d'adaptation en droit interne : la loi n° 90-1010 du 14 novembre 1990 portant adaptation de la législation française aux dispositions de l'article 5 de ladite Convention. Cette loi a essentiellement pour objet de permettre la recherche et la confiscation en France des biens des trafiquants condamnés à l'étranger.

Le projet de loi aujourd'hui soumis au Sénat en vue de l'adaptation de la législation française aux stipulations de la Convention de Vienne concerne pour sa part le problème très spécifique du trafic illicite en haute mer, traité par l'article 17 de la Convention.

2. Les stipulations de la Convention de Vienne relatives au trafic illicite de stupéfiants en haute mer

La répression du trafic illicite de stupéfiants par mer revêt une importance essentielle puisque les spécialistes considèrent que la voie maritime constitue la voie privilégiée d'acheminement de la drogue, en particulier pour ce qui concerne le cannabis et la cocaïne.

Cette question fait l'objet de stipulations particulières de la Convention de Vienne (art. 17) qui oblige les Etats parties à coopérer « dans toute la mesure du possible » en vue de mettre fin au trafic illicite par mer.

Les modalités prévues par la Convention pour l'organisation de cette coopération sont les suivantes, dès lors qu'un Etat partie a « des motifs raisonnables de soupçonner » qu'un navire se livre au trafic illicite de stupéfiants :

- si le navire bat son pavillon ou n'a aucun pavillon ni aucune immatriculation, l'Etat peut demander aux autres Etats parties de l'aide pour faire cesser ce trafic (art. 17, paragraphe 2) ;

- si le navire bat le pavillon d'un autre Etat partie, l'Etat peut demander à l'Etat du pavillon l'autorisation :

- d'arraisonner le navire,
- de le visiter,
- ou, si le trafic est avéré, de prendre les « mesures appropriées » à l'égard du navire, des personnes à bord et de la cargaison (art. 17, paragraphes 3 et 4).

Ces « mesures appropriées » ne peuvent toutefois être exécutées que par « des navires de guerre ou des aéronefs militaires ou d'autres navires ou aéronefs à ce dûment habilités portant visiblement une marque extérieure et identifiables comme étant au service de l'Etat » (art. 17, paragraphe 10).

En outre, la Convention prévoit la possibilité pour les Etats parties de conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou régionaux en vue de mettre en application la coopération prévue par l'article 17 ainsi que, éventuellement, d'établir leur compétence à l'égard des infractions de trafic de stupéfiants commises à bord des navires, en application de l'article 4, paragraphe 1 b) ii).

Selon les informations qui ont été communiquées à votre rapporteur, quelques accords bilatéraux ont déjà été conclus dans le cadre de la Convention de Vienne, notamment en Europe ou dans la zone des Caraïbes mais, pour sa part, la France n'en a encore conclu aucun.

En revanche, elle a participé aux travaux préparatoires à un accord régional entre les Etats membres du Conseil de l'Europe, actuellement en cours de signature.

3. La spécificité de la Convention de Vienne en matière de droit de la mer

La Convention de Vienne, en prévoyant les mesures de coopération qui viennent d'être exposées, constitue une innovation par rapport aux principes traditionnels du droit de la mer en ce qu'elle établit une exception à la compétence exclusive de l'Etat du pavillon à l'égard des navires se trouvant en haute mer.

En effet, le droit international coutumier de la mer, qui pour l'essentiel a été codifié dans le cadre de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, aujourd'hui en instance de ratification par la France⁽¹⁾, ne confère à un Etat la compétence d'intervenir à l'égard d'un navire étranger que :

- dans les eaux territoriales, dont la limite est fixée à 12 milles à partir des côtes et sur lesquelles l'Etat riverain exerce une souveraineté entière, sous réserve du respect du droit de passage inoffensif ;

- et, dans une certaine mesure, dans la zone contigüe, de 12 milles au delà de la limite des eaux territoriales, dans laquelle l'Etat côtier peut exercer les contrôles nécessaires pour prévenir les infractions à ses lois et règlements en matière de douane, d'immigration et de protection sanitaire, et pour réprimer les infractions commises sur son territoire.

Au-delà, c'est-à-dire en haute mer, le droit international soumet les navires à la compétence exclusive de l'Etat de leur pavillon.

Certes, la Convention de Montego Bay invite les Etats à coopérer à la répression du trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes auquel se livrent des navires naviguant en haute mer (art. 108) ; mais elle ne fait pas figurer le trafic de drogue parmi les actes, limitativement énumérés à l'article 110, qui peuvent autoriser l'arraisonnement d'un navire par un Etat autre que celui dont il bat pavillon, à savoir la piraterie, le transport d'esclaves et les émissions non autorisées.

La Convention de Vienne établit donc une nouvelle exception au principe de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon en haute mer pour ce qui concerne le trafic de stupéfiants, sous réserve de la demande ou de l'accord de l'Etat du pavillon.

⁽¹⁾ Le projet de loi de ratification de cette convention est actuellement soumis à l'examen du Sénat (cf. n° 325 (1994-1995))

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI : UNE EXTENSION DES COMPETENCES DES AUTORITES ADMINISTRATIVES ET JUDICIAIRES FRANCAISES EN MATIERE DE LUTTE CONTRE LE TRAFIC DE STUPÉFIANTS EN HAUTE MER

Le projet de loi procède aux adaptations de la législation française qui sont apparues nécessaires à la mise en oeuvre de la coopération prévue par l'article 17 de la Convention de Vienne :

- d'une part, en précisant la nature des « mesures appropriées » qui peuvent être prises par l'Etat français en haute mer en application de cet article ;

- et, d'autre part, en prévoyant l'extension de la compétence des juridictions françaises aux infractions de trafic de stupéfiants commises à bord de navires étrangers en haute mer en application d'accords ou d'arrangements particuliers conclus entre des Etats parties à la Convention.

Dans le cadre de l'application de la Convention de Vienne, le projet de loi s'appliquera aux navires battant pavillon d'un Etat partie à la Convention autre que la France, sous réserve de la demande ou de l'accord de cet Etat, ainsi qu'aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.

Il s'appliquera également, tout au moins pour certaines de ses dispositions, aux navires battant pavillon français. Il est en effet apparu nécessaire que les compétences nouvelles conférées à certaines catégories d'agents en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants puissent être exercés tant à l'égard des navires français que des navires étrangers (article premier).

Par ailleurs, l'article 7 précise que le projet de loi s'appliquera aux territoires d'outre-mer et à Mayotte.

1. Un complément à la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer

La loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, habilite, dans son article 1er, les commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat, chargés de la

surveillance en mer ⁽¹⁾, à exercer et à faire exécuter « les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la législation et la réglementation française », « pour assurer le respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international ainsi que des lois et règlements de la République ».

Pour exercer cette mission, la même loi les autorise notamment à procéder à la reconnaissance du navire (art. 3), à ordonner sa visite (art. 4) ou, dans certaines conditions, son déroutement (art. 5) ainsi que, le cas échéant, à recourir à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force (art. 7).

Les auteurs du projet de loi ont cependant jugé nécessaire de rappeler cette habilitation dans le cas particulier où « il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord de l'un des navires visés à l'article premier et se trouvant en dehors des eaux territoriales », c'est-à-dire lorsque les conditions d'application de l'article 17 de la Convention de Vienne se trouvent réunies (article 2).

Le projet de loi tend également, dans son *titre premier*, à compléter et à préciser les mesures de contrôle prévues par la loi du 15 juillet 1994, dans le cas particulier de l'application de la Convention de Vienne, sur la demande d'un Etat partie.

Ainsi, l'article 3 du projet de loi prévoit la possibilité de faire procéder à la saisie de produits stupéfiants, ainsi que d'objets ou documents liés au trafic de stupéfiants, à l'occasion de la visite d'un navire étranger effectuée sur la demande de l'Etat du pavillon.

Ce même article prévoit également la possibilité d'ordonner le déroutement du navire afin de pouvoir procéder à sa fouille complète, ou encore en vue de sa prise en charge par l'Etat du pavillon.

Il précise enfin les modalités selon lesquelles l'Etat du pavillon est tenu informé de mesures prises.

⁽¹⁾ Dans la pratique, il peut s'agir des bâtiments de la Marine nationale ou de la Gendarmerie maritime, ou encore des Douanes ou des Affaires maritimes, la coordination des missions de surveillance en mer de ces différents intervenants étant assurée sous l'autorité du préfet maritime.

2. Une extension de la compétence des juridictions françaises en matière d'infractions de trafic de stupéfiants commises en mer

Dans son *titre II*, le projet de loi étend la compétence des juridictions française au jugement des auteurs d'infractions de trafic de stupéfiants commises à bord de navires étrangers en haute mer, sur le fondement d'une convention d'entraide judiciaire ou encore d'un accord ou arrangement particulier conclu entre des Etats parties à la Convention de Vienne.

Cette extension constitue une innovation en droit français. En effet, en haute mer (c'est-à-dire en dehors du territoire de la République), les infractions commises à bord d'un navire étranger ne pouvaient jusqu'ici se voir appliquer la loi pénale française.

En revanche, celle-ci est toujours applicable aux infractions commises à bord des navires français, en quelque lieu qu'ils se trouvent, conformément à l'article 113-3 du code pénal.

L'application de la loi pénale française à des infractions commises à bord de navires étrangers est donc désormais rendue possible en matière de trafic de stupéfiants, mais elle restera conditionnée à l'existence d'une convention ou d'un accord bilatéral ou régional établissant expressément la compétence des juridictions françaises en ce qui concerne ces infractions (article 4).

En l'absence de tels conventions ou accords, les dispositions de l'article 4 du projet de loi ne devraient pas recevoir d'application immédiate. Elles pourront cependant être mises en oeuvre lorsque l'accord négocié dans le cadre du Conseil de l'Europe entrera en vigueur.

L'article 5 précise les agents qui seront habilités à constater les infractions en matière de stupéfiants commises en mer, ainsi que les règles de procédure particulières auxquelles sera soumise l'enquête judiciaire.

Ainsi l'enquête pourra être menée, non seulement par des officiers de police judiciaire, mais également par des agents des douanes ainsi que, sous réserve d'une habilitation spéciale, par les commandants des bâtiments de l'Etat chargés de la surveillance en mer et les officiers de la Marine nationale embarqués sur ces bâtiments.

Le Procureur de la République devra cependant être informé « préalablement et par tout moyen » des opérations envisagées et son autorisation sera requise, « sauf extrême urgence », pour procéder à des

perquisitions et saisies qui pourront avoir lieu à toute heure, par dérogation aux règles du code de procédure pénale.

Enfin, l'article 6 définit les critères de compétence territoriale qui seront applicables pour ce qui concerne ces infractions, les critères de droit commun étant apparus inappropriés en l'espèce. En métropole, deux critères alternatifs ont été retenus :

- soit le siège de la préfecture maritime concernée, à savoir Cherbourg, Brest ou Toulon :

- soit le port vers lequel le navire aura été dérouté.

Il est à noter que les dispositions des articles 5 et 6 s'appliqueront aux infractions commises à bord des navires français comme à celles commises à bord des navires étrangers, dès lors que la compétence des juridictions françaises sera établie.

III. LES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION DES LOIS : L'APPROBATION DE LA MISE EN OEUVRE D'UNE CONVENTION UTILE À LA LUTTE CONTRE LE TRAFIC DES STUPÉFIANTS

Votre commission des Lois approuve pleinement les objectifs de la Convention de Vienne en faveur d'un renforcement de la coopération internationale en matière de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants.

Elle ne peut donc que se montrer favorable au principe de la mise en oeuvre de cette Convention dans le cas particulier du trafic illicite de stupéfiants en haute mer.

Votre commission a cependant constaté certaines redondances entre les dispositions du projet de loi qui lui est soumis et celles de la loi du 15 juillet 1994, relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer.

Elle vous proposera donc d'adopter un amendement tendant à une meilleure articulation entre ces deux textes.

Outre cinq amendements rédactionnels ou de précision, elle vous proposera par ailleurs un amendement tendant à compléter la liste des agents habilités à constater les infractions au trafic de stupéfiants en haute mer en y ajoutant les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, afin de prendre en

compte l'éventualité d'un développement ultérieur des contrôles effectués par la voie aérienne.

*

* *

Sous le bénéfice de ces observations et sous réserve des amendements qu'elle vous soumet, votre commission des Lois vous propose d'adopter le présent projet de loi.

EXAMEN DES ARTICLES

Intitulé du projet de loi

Votre commission vous propose d'adopter l'intitulé du présent projet de loi sous réserve d'un amendement rédactionnel tendant à viser les « stipulations », et non les « dispositions » de l'article 17 de la Convention de Vienne.

Article premier

Champ d'application

Cet article définit le champ d'application du projet de loi en précisant les différentes catégories de navires concernés, à savoir :

- d'une part, les navires battant pavillon français, ainsi que les navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité ;

- d'autre part, sous réserve de la demande ou de l'accord de l'État du pavillon, les navires battant pavillon d'un État partie à la Convention de Vienne contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes, ou régulièrement immatriculés dans un de ces États.

Il s'agit là des différentes catégories de navires sur lesquels le droit international autorise la France à intervenir pour lutter contre le trafic de stupéfiants en haute mer.

Vis à vis des navires français, la France est toujours compétente pour procéder aux contrôles nécessaires, en application du principe de la « loi du pavillon ». Ainsi, la loi pénale française s'applique-t-elle aux infractions commises à bord de ces navires (cf. art. 113-3 du code pénal).

En revanche, vis à vis des navires étrangers, la France ne peut intervenir, en dehors des eaux territoriales, que dans le cadre de la Convention de Vienne (ou éventuellement d'une autre convention internationale spécifique). Cette intervention est alors subordonnée soit à la demande de l'État du pavillon (cf. art. 17, paragraphe 2 de la Convention), soit à l'autorisation de cet État (cf. art. 17, paragraphe 3 de la Convention).

On notera qu'en l'absence de toute précision sur la nature des espaces maritimes concernés à l'article premier, les dispositions prévues par le projet de loi ont vocation à s'appliquer partout, tant dans les eaux territoriales françaises qu'en haute mer.

Ces dispositions concernent au premier chef les navires étrangers battant pavillon d'un État partie à la Convention de Vienne. Toutefois, il est apparu nécessaire d'inclure les navires français dans le champ d'application du projet de loi, dans la mesure où celui-ci prévoit une extension des compétences de certaines catégories d'agents en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants. En effet, ces agents, qu'il s'agisse d'officiers de la Marine nationale ou d'agents des douanes, doivent pouvoir exercer leurs compétences nouvelles à l'égard des navires français comme des navires étrangers.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 2

Habilitation des commandants des bâtiments de l'État et des commandants de bord des aéronefs de l'État

Cet article a pour objet d'habiliter les commandants des bâtiments de l'État et les commandants de bord des aéronefs de l'État à exécuter et à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition nécessaires dans le cadre de l'application de l'article 17 de la Convention de Vienne.

Cette habilitation est accordée « lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord de l'un des navires visés à l'article premier et se trouvant en dehors des eaux territoriales », le projet de loi reprenant là une formulation très proche de celle retenue par l'article 17 de la Convention dans ses paragraphes 2 et 3.

L'habilitation bénéficie aux commandants des bâtiments et aéronefs de l'État « chargés de la surveillance en mer », terminologie retenue par le droit interne français pour désigner les navires visés au paragraphe 10 de l'article 17 de la Convention, c'est-à-dire les navires de guerre et les aéronefs militaires, ainsi que les « autres navires ou aéronefs à ce dûment habilités portant visiblement une marque extérieure et identifiables comme étant au service de l'État. »

Dans la pratique, il peut s'agir des bâtiments de la Marine nationale ou de la Gendarmerie maritime, mais aussi d'autres bâtiments affectés à un service public comme les navires des Douanes ou des Affaires maritimes. L'ensemble des administrations françaises exerçant des missions de surveillance en mer sont donc concernées par l'application des mesures prévues par le projet de loi, sous l'autorité du préfet maritime, traditionnellement chargé de la coordination des actions de l'État en mer. L'information du Procureur de la République est en outre prévue.

Les mesures de contrôle et de coercition que les commandants de bord des bâtiments et aéronefs de l'État seraient ainsi habilités à mettre en oeuvre sont celles prévues par le droit international, par la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer et par l'article 3 du projet de loi.

Votre commission observe cependant que les dispositions de l'article 2 du projet de loi apparaissent quelque peu redondantes avec celles de la loi du 15 juillet 1994 susvisée. En effet, l'article premier de cette loi habilite déjà les commandants des bâtiments et aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer, à exécuter et à faire exécuter « les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la législation et la réglementation française », « pour assurer le respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international, ainsi que des lois et règlements de la République ».

L'article 2 du projet de loi ne constitue donc en fait qu'un cas particulier d'application des dispositions de l'article premier de la loi du 15 juillet 1994, dans le cadre de l'application de l'article 17 de la Convention de Vienne.

C'est pourquoi votre commission vous propose d'adopter un amendement tendant à une nouvelle rédaction de l'article 2 afin de faire apparaître plus clairement l'articulation entre le présent projet de loi et la loi du 15 juillet 1994.

TITRE PREMIER

DES MESURES PRISES À LA DEMANDE D'UN ÉTAT PARTIE À LA CONVENTION DE VIENNE

Votre commission vous propose de modifier l'intitulé de ce titre premier par un amendement précisant qu'il s'agit « des mesures prises à la demande ou avec l'accord d'un État partie à la Convention de Vienne ».

En effet, les mesures prévues à l'article 3 peuvent être prises :

- soit à la demande d'un État partie à la Convention de Vienne, conformément à l'article 17, paragraphe 2, de la Convention ;

- soit avec l'accord de cet État, lorsque les autorités françaises en prennent l'initiative et demandent l'autorisation de l'État du pavillon, en application de l'article 17, paragraphe 3, de la Convention.

Article 3

Mesures prises à la demande d'un État partie à la Convention de Vienne

Cet article précise les mesures spécifiques qui peuvent être prises à l'égard d'un navire étranger battant pavillon d'un État partie à la convention de Vienne, sur la demande de cet État.

Ces mesures font partie des « mesures appropriées » visées par les paragraphes 3 et 4 de l'article 17 de la Convention de Vienne.

Elles sont complémentaires aux mesures de contrôle de droit commun prévues par la loi du 15 juillet 1994 qui permet déjà de procéder à la reconnaissance du navire (art. 2), à sa visite (art. 3), éventuellement à son déroutement (art. 5) et, le cas échéant, de recourir à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force (art. 7).

Dans le cadre particulier de l'application de la Convention de Vienne, l'article 3 du projet de loi complète ces mesures en prévoyant la possibilité de procéder à des saisies (paragraphe I), en précisant les conditions dans lesquelles le déroutement du navire pourra être ordonné (paragraphe II) et enfin, en définissant les modalités d'information de l'État du pavillon (paragraphe III).

Ces mesures spécifiques sont soumises à la demande de l'État du pavillon ; elles concernent donc les navires étrangers et n'ont pas vocation à s'appliquer aux navires français.

I. Les saisies effectuées au cours de la visite du navire

Le paragraphe I de l'article 3 autorise le commandant du bâtiment ou de l'aéronef qui décide la visite du navire suspect à faire procéder à la saisie et à la mise sous scellés des produits stupéfiants découverts, ainsi que « des objets ou documents qui paraissent liés à un trafic de stupéfiants ».

Il est à noter que contrairement aux saisies qui seront effectuées dans le cadre de l'article 5 lorsque les juridictions françaises sont compétentes pour juger l'auteur de l'infraction, les saisies prévues à l'article 3 ne seront pas soumises à l'autorisation du Procureur de la République, mais seulement à la demande de l'Etat du pavillon.

II. Le déroutement du navire

La loi du 15 juillet 1994 (art. 5) prévoit le déroutement du navire contrôlé vers une position ou un port appropriés « lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible » ou encore « en application du droit international ».

Le paragraphe II de l'article 3 du projet de loi précise et complète ces dispositions en prévoyant que le commandant pourra ordonner le déroutement du navire suspect :

- soit afin de procéder à des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées en mer ;

- soit en vue de la prise en charge du navire par l'État du pavillon, sur demande expresse de ce dernier.

III. L'information de l'Etat du pavillon

Le paragraphe III de l'article 3 du projet de loi prévoit enfin la remise, aux autorités de l'État du pavillon, du compte rendu d'exécution des mesures prises, ainsi que des produits, objets ou documents saisis.

Il s'agit là de la mise en oeuvre de l'obligation d'informer sans retard l'État du pavillon des mesures prises, prévue par le paragraphe 8 de l'article 17 de la Convention de Vienne.

On notera que les dispositions prévues par le paragraphe III de l'article 3 du projet de loi s'appliqueront « lorsqu'aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français ». En effet, si une convention d'entraide judiciaire ou un accord ou arrangement particulier conclu dans le cadre de la Convention de Vienne donne compétence aux juridictions françaises pour poursuivre les auteurs des infractions commises, c'est la procédure prévue au titre II du projet de loi qui s'appliquera.

Outre un amendement rédactionnel, votre commission vous propose d'adopter à cet article un amendement tendant à préciser que les mesures prévues à l'article 3 sont prises « sur la demande ou avec l'accord d'un État partie à la Convention précitée », afin de couvrir les différentes hypothèses d'application de l'article 17 de ladite Convention.

Elle vous propose d'adopter l'article 3 ainsi modifié.

TITRE II

DE LA COMPÉTENCE DES JURIDICTIONS FRANÇAISES

Article 4

Compétence des juridictions françaises en matière de trafic de stupéfiants en haute mer

Cet article prévoit l'extension de la compétence des juridictions françaises à la poursuite et au jugement des auteurs d'infractions de trafic de stupéfiants commises en haute mer, sur le fondement de conventions d'entraide judiciaire ou d'accords particuliers conclus entre des États parties à la Convention de Vienne.

S'agissant d'infractions commises en haute mer (c'est-à-dire hors des eaux territoriales françaises et donc hors du territoire de la République), l'application de la loi pénale française est normalement limitée aux navires battant pavillon français, en vertu des dispositions de l'article 113-3 du code pénal et conformément au droit international (principe de la « loi du pavillon »).

L'extension du champ d'application de la loi pénale française à des navires étrangers pour des infractions commises en haute mer n'est donc possible que sur le fondement de conventions internationales l'autorisant expressément.

L'article 4 du projet de loi prévoit cette extension en visant deux catégories particulières de conventions susceptibles de fonder la compétence des juridictions françaises :

- d'une part, les conventions bilatérales ou multilatérales d'entraide judiciaire ;

- d'autre part, les accords ou arrangements particuliers conclus entre les États parties à la Convention de Vienne sur la base de l'article 17, paragraphes 4 et 9 ainsi que de l'article 4, paragraphe 1 b) ii) de ladite Convention.

Ces accords ou aménagements devront être transmis aux autorités françaises par la voie diplomatique, accompagnés « des éléments permettant de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants est commis sur un navire », la transmission de ces documents à l'autorité judiciaire compétente étant parallèlement prévue « par tout moyen et dans les plus brefs délais ».

Selon les informations qui ont été transmises à votre rapporteur, la France n'a à l'heure actuelle conclu aucune convention ni aucun accord prévoyant une telle extension de sa compétence juridictionnelle.

Néanmoins, un accord « relatif au trafic illicite par mer » mettant en oeuvre l'article 17 de la Convention de Vienne, est actuellement en cours de signature dans le cadre du Conseil de l'Europe. L'entrée en vigueur de cet accord devrait entraîner la mise en application des dispositions de l'article 4 du projet de loi s'agissant d'infractions commises à bord de navires battant pavillon d'un État membre du Conseil de l'Europe.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 5

Recherche et constatation des infractions

L'article 5 précise la procédure applicable pour la constatation et la recherche des auteurs d'infractions en matière de trafic de stupéfiants en mer.

Ses dispositions ont vocation à s'appliquer tant aux navires français qu'aux navires étrangers.

Les agents habilités à mener l'enquête de police judiciaire sont les suivants :

- les officiers de police judiciaire ;

- les agents des douanes ;

- et, sous réserve d'une habilitation spéciale dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les commandants des bâtiments de l'État chargés de la surveillance en mer ainsi que les officiers de la Marine nationale embarqués sur ces bâtiments.

Les officiers de police judiciaire devront agir conformément au code de procédure pénale. En revanche, des règles procédurales spécifiques seront applicables à la recherche et à la constatation d'infractions par les autres catégories d'agents susvisés.

I. L'information du Procureur de la République

Le Procureur de la République compétent en application des dispositions de l'article 6 devra être informé préalablement, « par tout moyen », des opérations envisagées et les procès-verbaux constatant les infractions -qui font foi jusqu'à la preuve du contraire- devront lui être transmis « dans les plus brefs délais » et au plus tard dans un délai de quinze jours. On observera que ce délai est identique à celui qui avait été retenu dans la loi du 15 juillet 1994 s'agissant de l'infraction constituée par

le refus d'obtempérer aux contrôles ; il permettra de tenir compte des conditions particulières d'éloignement dans lesquelles seront effectuées les opérations de contrôle en haute mer.

II. Les perquisitions et saisies

Les perquisitions à bord des navires et les saisies de produits stupéfiants ou d'objets ou documents liés à l'infraction seront soumises à l'autorisation du Procureur de la République, transmise « par tout moyen », sauf en cas d'extrême urgence.

Elles pourront être effectuées à toute heure, par dérogation aux dispositions de l'article 59 du code de procédure pénale qui interdit en principe toute perquisition entre 21 heures et 6 heures.

Outre un amendement rédactionnel, votre commission vous propose d'adopter à cet article un amendement tendant à compléter la liste des agents habilités à constater les infractions en y incluant les commandants de bord des aéronefs de l'État, afin de tenir compte de la possibilité d'un développement des contrôles effectués par la voie aérienne dans l'avenir.

Article 6

Définition de la juridiction compétente

L'article 6 détermine les juridictions territorialement compétentes pour le jugement des auteurs d'infractions de trafic de stupéfiants commises en mer.

Il est en effet apparu nécessaire de définir des critères de compétence spécifiques, les critères de droit commun se révélant inappropriés dans le cas particulier d'infractions commises en haute mer.

Les critères retenus, qui s'appliqueront aux infractions constatées à bord des navires français, comme aux infractions constatées à bord des navires étrangers lorsque les juridictions françaises sont compétentes en application de l'article 4 du projet de loi, sont les suivants :

- en métropole, sera compétent soit le tribunal de grande instance situé au siège de la préfecture maritime, soit le tribunal de grande instance du port vers lequel le navire a été dérouté ;

- dans les départements et territoires d'outre-mer ainsi qu'à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon, sera compétente la juridiction de première instance en matière correctionnelle située au siège du délégué du Gouvernement.

Par ailleurs, en matière criminelle, l'article 6 du projet de loi renvoie aux dispositions de l'article 706-26 du code de procédure pénale, qui prévoit la compétence de cours d'assises spéciales pour le jugement des infractions en matière de trafic de stupéfiants.

Pour ce qui concerne la métropole, le choix du critère du siège de la préfecture maritime, traditionnellement chargée de la coordination de l'action de l'État en mer, devrait permettre une certaine spécialisation des tribunaux de grande instance concernés, à savoir ceux de Cherbourg, Brest et Toulon, le critère du port de déroutement pouvant par ailleurs être utilisé pour des raisons de commodité.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 7

Application de la loi aux TOM et à Mayotte

Cet article étend le champ d'application des dispositions du projet de loi dans les territoires d'outre-mer et à Mayotte.

Cette précision revêt une importance particulière compte tenu de l'étendue extrêmement vaste des espaces maritimes entourant ces territoires.

Il est à noter que le Gouvernement n'a pas jugé nécessaire de consulter les assemblées territoriales sur ce point, s'agissant d'une loi dite « de souveraineté », eu égard à la jurisprudence du Conseil constitutionnel sur ce sujet.

En effet, saisi de la loi relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer, le Conseil constitutionnel a notamment considéré dans sa décision n° 94-342 DC du 7 juillet 1994 que cette loi « n'introduit, ne modifie ou ne supprime aucune disposition spécifique au territoire de la Polynésie française touchant à l'organisation particulière de ce dernier » et « que dès lors elle pouvait lui être rendue applicable sans consultation de l'assemblée territoriale telle qu'elle est prévue par l'article 74 de la Constitution ».

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

*

* *

Sous le bénéfice de ces observations et sous réserve des amendements qu'elle vous soumet, votre commission des Lois vous propose d'adopter le présent Projet de loi.

TABLEAU COMPARATIF

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	<p>Intitulé du projet de loi :</p> <p>Projet de loi relatif au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française aux dispositions de l'article 17 de la convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988.</p> <p>Article premier.</p> <p>La présente loi s'applique :</p> <p>— aux navires battant pavillon français ;</p> <p>— aux navires battant pavillon d'un Etat partie à la convention de Vienne contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes autre que la France, ou régulièrement immatriculés dans un de ces Etats, à la demande ou avec l'accord de l'Etat du pavillon ;</p> <p>— aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.</p> <p>Art. 2.</p> <p>Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord de l'un des navires visés à l'article premier et se trouvant en dehors des eaux territoriales, les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités à exécuter et à faire exécuter, sous l'autorité du préfet maritime, qui en avise le procureur de la République, les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de</p>	<p>Intitulé du projet de loi :</p> <p>Projet de loi ...</p> <p>... française aux <i>stipulations</i> de l'article 17 ...</p> <p>... 1988.</p> <p>Article premier.</p> <p>Sans modification.</p> <p>Art. 2.</p> <p>Lorsqu'il ...</p> <p>... exécuter ou à faire exécuter, ...</p> <p>... prévues par l'article 3 de la présente loi, sans préjudice de celles prises en application du droit international ou des dispositions de la loi</p>

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988.</p>	<p>contrôle en mer <i>et</i> l'article 3 de la présente loi.</p>	<p>n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer.</p>
	<p>TITRE PREMIER</p> <p>DES MESURES PRISES À LA DEMANDE D'UN ÉTAT PARTIE À LA CONVENTION DE VIENNE</p>	<p>TITRE PREMIER</p> <p>DES MESURES PRISES À LA DEMANDE OU AVEC L'ACCORD D'UN ÉTAT PARTIE À LA CONVENTION DE VIENNE</p>
	<p>Art. 3.</p>	<p>Art. 3.</p>
	<p>I. — Lorsqu'il décide la visite du navire, en application d'une demande d'un Etat partie à la convention précitée, le commandant peut faire procéder à la saisie des produits stupéfiants découverts et des objets ou documents qui paraissent liés à un trafic de stupéfiants.</p>	<p>I. — Lorsqu'il décide la visite du navire, <i>sur la demande ou avec l'accord</i> d'un Etat ...</p>
	<p>Les produits, objets ou documents saisis sont placés sous scellés en présence du capitaine du navire ou de toute personne se trouvant à bord de celui-ci.</p>	<p>... stupéfiants.</p> <p><i>Ils</i> sont placés ...</p>
	<p>II. — Le commandant peut ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés lorsque des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées en mer doivent être diligentées à bord.</p>	<p>... celui-ci.</p>
	<p>Le déroutement peut également être ordonné vers un point situé dans les eaux internationales lorsque l'Etat du pavillon en formule expressément la demande, en vue de la prise en charge du navire.</p>	<p>II. — Sans modification.</p>
	<p>III. — Le compte rendu d'exécution des mesures prises en application de l'article 17 de la convention de Vienne, ainsi que les produits, objets ou documents placés sous scellés, sont re-</p>	<p>III. — Sans modification.</p>

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>mer, en conformité avec le droit international de la mer.</p>	<p>mis aux autorités de l'Etat du pavillon, lorsqu'aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français.</p>	
<p>2. Une Partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire battant son pavillon ou n'arborant aucun pavillon ou ne portant aucune immatriculation se livre au trafic illicite peut demander aux autres parties de l'aider à mettre fin à cette utilisation. Les Parties ainsi requises fournissent cette assistance dans la limite des moyens dont elles disposent.</p>		
<p>3. Une Partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire exerçant la liberté de navigation conformément au droit international et battant le pavillon ou portant une immatriculation d'une autre Partie se livre au trafic illicite peut le notifier à l'État du pavillon, demander confirmation de l'immatriculation et, si celle-ci est confirmée, demander l'autorisation à cet Etat de prendre les mesures appropriées à l'égard de ce navire.</p>		
<p>4. Conformément aux dispositions du paragraphe 3 ou aux traités en vigueur entre elles ou à tous autres accords ou arrangements conclus par ailleurs entre ces Parties, l'État du pavillon peut notamment autoriser l'Etat requérant à :</p>		
<p>a) Arraisonner le navire ;</p>		
<p>b) Visiter le navire ;</p>		
<p>c) Si des preuves de participation à un trafic illicite sont découvertes, prendre les mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes qui se trouvent à bord et de la cargaison.</p>		
<p>5. Lorsqu'une mesure est prise en application du présent article, les Parties intéressées tiennent dûment compte de la nécessité de ne pas porter atteinte à la sécurité de la vie en mer et à celle du navire et de sa cargaison, et de ne pas porter préjudice aux intérêts commerciaux et juridiques de l'État du</p>		

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>pavillon ou de tout autre Etat intéressé.</p>		
<p>6. L'État du pavillon peut, dans la mesure compatible avec ses obligations au titre du paragraphe 1 du présent article, subordonner son autorisation à des conditions arrêtées d'un commun accord entre lui et l'Etat requérant, notamment en ce qui concerne la responsabilité.</p>		
<p>7. Aux fins des paragraphes 3 et 4 du présent article, chaque Partie répond sans retard à toute demande que lui adresse une autre Partie en vue de déterminer si un navire qui bat son pavillon y est autorisé et aux demandes d'autorisation présentées en application du paragraphe 3. Au moment où il devient partie à la Convention, chaque Etat désigne l'autorité ou, le cas échéant, les autorités habilitées à recevoir de telles demandes et à y répondre. Dans le mois qui suit cette désignation, le Secrétaire général notifie à toutes les autres parties l'autorité désignée par chacune d'elles.</p>		
<p>8. Une Partie qui a pris une des mesures prévues au présent article informe sans retard l'État du pavillon concerné des résultats de cette mesure.</p>		
<p>9. Les parties envisageront de conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou régionaux en vue de donner effet aux dispositions du présent article ou d'en renforcer l'efficacité.</p>		
<p>10. Les mesures prises en application du paragraphe 4 ne sont exécutées que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs à ce dûment habilités portant visiblement une marque extérieure et identifiables comme étant au service de l'Etat.</p>		
<p>11. Toute mesure prise conformément au présent article tient dûment compte, conformément au droit international de la mer, de la nécessité de ne pas empiéter sur les droits et obligations et l'exercice de la compétence des Etats</p>		

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
côtiers, ni de porter atteinte à ces droits, obligations ou compétences.	<p>TITRE II</p> <p>DE LA COMPÉTENCE DES JURIDICTIONS FRANÇAISES</p>	<p>TITRE II</p> <p>DE LA COMPÉTENCE DES JURIDICTIONS FRANÇAISES</p>
	<p>Art. 4.</p> <p>Les auteurs ou complices d'infractions de trafic de stupéfiants commises en haute mer peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsque les conventions bilatérales ou multilatérales d'entraide judiciaire le prévoient, ou lorsque des accords ou arrangements particuliers sont conclus entre les Etats parties à la convention de Vienne.</p> <p>Ces accords ou arrangements particuliers sont transmis par la voie diplomatique aux autorités françaises, accompagnés des éléments permettant de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants est commis sur un navire.</p> <p>Une copie de ces documents est transmise par tout moyen et dans les plus brefs délais à l'autorité judiciaire compétente.</p>	<p>Art. 4.</p> <p>Sans modification.</p>
	<p>Art. 5.</p> <p>Outre les officiers de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les commandants des bâtiments de l'Etat chargés de la surveillance en mer, les officiers de la Marine nationale embarqués sur ces bâtiments <i>et</i> spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, ainsi que les agents des douanes, peuvent constater les infractions en matière de trafic de stupéfiants et en rechercher les auteurs selon les modalités suivantes :</p> <p>I. — Le procureur de la République compétent est informé préalablement et par tout moyen des opéra-</p>	<p>Art. 5.</p> <p>Outre ...</p> <p>... pénale, les agents des douanes ainsi que, <i>lorsqu'ils sont</i> spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, les commandants des bâtiments de l'Etat, les officiers de la Marine nationale embarqués sur ces bâtiments <i>et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat</i>, chargés de la surveillance en mer, peuvent ...</p> <p>... suivantes :</p> <p>I. — Alinéa sans modification.</p>

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Code de procédure pénale.</p> <p><i>Art. 59.</i> - Sauf réclamations faites de l'intérieur de la maison ou exceptions prévues par la loi, les perquisitions et les visites domiciliaires ne peuvent être commencées avant 6 heures et après 21 heures.</p> <p>Les formalités mentionnées aux articles 56, 56-1, 57 et au présent article sont prescrites à peine de nullité.</p>	<p>tions envisagées en vue de la recherche et de la constatation des infractions.</p> <p>Les infractions sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Ces procès-verbaux sont transmis au procureur de la République dans les plus brefs délais et au plus tard dans les quinze jours qui suivent les opérations. <i>Une copie de ce procès-verbal</i> est remise à la personne intéressée.</p> <p>II. — Il peut être procédé avec l'autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des produits stupéfiants ainsi que des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission d'une infraction à la législation sur les stupéfiants, ou qui paraissent servir à la commettre. Cette autorisation est transmise par tout moyen.</p> <p>Les produits, objets ou documents saisis sont placés immédiatement sous scellés.</p> <p>Les perquisitions et saisies peuvent être opérées à bord du navire en dehors des heures prévues à l'article 59 du code de procédure pénale.</p> <p>Art. 6.</p> <p>En France métropolitaine, le tribunal compétent est soit le tribunal de grande instance situé au siège de la préfecture maritime, soit le tribunal de grande instance du port vers lequel le navire a été dérouté.</p> <p>Dans les départements et territoires d'outre-mer et dans les collectivités territoriales de Mayotte et de</p>	<p>Les infractions ...</p> <p>... opérations. Copie <i>en est remise</i> à la personne intéressée.</p> <p>II. — Sans modification.</p> <p>Art. 6.</p> <p>Sans modification.</p>

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 706-27. - Dans le ressort de chaque cour d'appel, une ou plusieurs cours d'assises dont la liste est fixée par décret sont compétentes pour le jugement des crimes visés à l'article 706-26 et des infractions qui leur sont connexes. Pour le jugement des accusés majeurs, les règles relatives à la composition et au fonctionnement de la cour d'assises sont fixées par les dispositions de l'article 698-6.</p>	<p>Saint-Pierre-et-Miquelon, le tribunal compétent est la juridiction de première instance en matière correctionnelle située au siège du délégué du Gouvernement.</p>	
<p>Pour l'application de l'alinéa précédent, la chambre d'accusation, lorsqu'elle prononce la mise en accusation conformément au premier alinéa de l'article 214, constate que les faits entrent dans le champ d'application de l'article 706-26.</p>	<p>En matière criminelle, les dispositions de l'article 706-27 du code de procédure pénale sont applicables.</p>	
	<p>Art. 7.</p>	<p>Art. 7.</p>
	<p>La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.</p>	<p>Sans modification.</p>

A N N E X E 1

**LISTE DES ÉTATS AYANT RATIFIÉ
LA CONVENTION DE VIENNE**

NUMERO DE L'ACCORD :: 19880280
COTE :: MULTILATERAL
DATE DE SIGNATURE FRANCE :: 13.02.1989
DATE D'ADOPTION :: 19.12.1988
DATE D'OUVERTURE A LA SIGN. :: 20.12.1988
LIEU D'ADOPTION :: VIENNE
LIEU D'OUVERTURE A LA SIGNATURE :: VIENNE
PAYS DEPOSITAIRE :: ONU
NUMERO DE L'ARTICLE :: 34
TITRE :: Convention des Nations Unies contre le
trafic illicite de stupéfiants et de
substances psychotropes, adoptée à
Vienne le 19 décembre 1988
TITRE ABREGE :: Convention des Nations Unies contre le
trafic illicite de stupéfiants et de
substances psychotropes
TITRE TABLE :: Trafic illicite de stupéfiants et de
substances psychotropes
DESCRIPTEUR :: STUPEFIANTS
TABLE SDAT :: 0505000000;1301000000
CONFIDENTIALITE :: DIFFUSION OUVERTE
POUVOIRS FRANCAIS :: OUI
POUVOIRS FRANCAIS NUMERO :: 19890191
SIGNATAIRE FRANCAIS :: M. André Baeyens
SERVICE TRAITANT :: NU
CORRESPONDANT :: M. Jean-Marin Schuh
TELEPHONE :: 4682
ACCORD RECU PAR ARD LE :: 14.06.1989
CPLT :: COMPLET
TEXTE.LANGUE :: FRANCAIS, ANGLAIS, ARABE, CHINOIS, ESPAGNOL,
RUSSE
TEXTE.FORME :: COPIE CONFORME
ANNEXE :: ANNEXE, 1, CC, FRANCAIS ANGLAIS ARABE
CHINOIS ESPAGNOL RUSSE
REFERENCE :: 19610125;19710106;19720101
EFFET SUR :: 19610125 COMPLEMENT DP EVG/EVF;19720101
COMPLEMENT DP EVG/EVF;19710106
COMPLEMENT DP EVG/EVF
AFFECTE PAR :: RECTIFIE-PAR NOTIF. 19891115
RECTIFICAT. ART.1 (FRANCAIS) 3
(ESPAGNOL) DP 19900213;COORDONNE-PAR
19900118;MIS-EN-OEUVRE-PAR 19950064
(ART.17) DP EVG
TEXTE ASSOCIE COMMENTAIRE :: Adaptation de la législation française
aux dispositions de l'article 5 : Loi
n° 90-1010 du 14/11/1990 au J.O. n° 266
du 16/11/1990 (NOR : MAEX9000076L)
CONDITIONS DE SIGNATURE :: Ouverte à la signature de tous les
Etats, de la Namibie et des
organisations régionales d'intégration
économique, à Vienne du 20/12/1988 au
28/02/1989 et ensuite à New York jq.
20/12/1989 (art. 26)
RESERVES FRANCAISES :: La France, Etat membre de la Communauté

européenne, attachée au principe de la liberté de navigation, notamment dans la CEE, considère que la déclaration du Brésil relative au paragraphe 11 de l'article 17 de la Convention... va au-delà des droits accordés aux Etats cotiers par le droit international; (19901224) rés.art.32-2, décl.que les différends concernant l'interprétation et l'application de la Convention ne pourront être portées devant la Cour de Justice internationale qu'avec l'accord des différentes

parties; rés.art.32-3; autorités compétentes (art.5-4-a-ii et art.7) : Ministère de la Justice Bureau d'entr'aide répressive internationale; (art.17-3/4) : Min.des Affaires étrangères, DFAE, Div. des Conventions judiciaires et de la nationalité

EXTENSION TERRITORIALE

:: PAYS-BAS, 19891227, Antilles néerlandaises, Aruba

CONDITIONS DE PARTICIPATION

:: Signature suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation (Etats et Namibie), ou de confirmation formelle (OI); adhésion (art. 27-28)

CONDITIONS D'ENTREE EN VIGUEUR

:: Le 90ème jour suivant la date de dépôt du 20ème instrument (OI exclues). Meme délai pour les dépôts ultérieurs (art. 29).

CONDITIONS DE DUREE

:: Dénonciation possible à tout moment avec préavis d'un an (art. 30)

DATE LOI

:: 02.07.1990

NUMERO LOI

:: 90-584

NUMERO NOR LOI

:: MAEX9000075L

NUMERO LOI AU JO

:: 159

DATE LOI AU JO

:: 11.07.1990

PAGE JO

:: 8168

NATURE DE L'INSTRUMENT

:: APPROBATION

ETAB. DES INSTRUMENTS FR.

:: 24.12.1990

INSTRUMENT FRANCAIS. FORME

:: COPIE CONFORME

DEPOT OU RECEP. DE L'INSTR. FR

:: 31.12.1990

INSTRUMENT ETRANGER (114) ::

Afghanistan, RATIFICATION, ,, 14.02.1992, 14.05.1992

Allemagne Fédérale, RATIFICATION, ,, 30.11.1993, 28.02.1994

Allemagne Démocratique, RATIFICATION, ,, 21.02.1990,

Antigua et Barbuda, ADHESION, ,, 03.04.1993, 04.07.1993

Arabie Saoudite, ADHESION, ,, 09.01.1992,

Argentine, RATIFICATION, ,, 28.06.1993,

Arménie, ADHESION, ,, 13.09.1993, 12.12.1993

Australie, RATIFICATION, ,, 16.11.1992, 14.02.1993

Azerbaïdjan, ADHESION, ,, 22.09.1993, 21.12.1993

Bahamas, RATIFICATION, , , 30.01.1989,
Bahreïn, RATIFICATION, , , 07.02.1990,
Bangladesh, RATIFICATION, , , 11.10.1990, 09.01.1991
Barbade, ADHESION, , , 15.10.1992,
Bhoutan, RATIFICATION, , , 27.08.1990, 25.11.1990
Bélarus, RATIFICATION, , , 15.10.1990, 13.01.1991
Birmanie, ADHESION, , , 11.06.1991, 09.09.1991
Bolivie, RATIFICATION, , , 20.08.1990, 18.11.1990
Bosnie-Herzégovine, SUCCESSION, , , 01.09.1993, 06.03.1992
Brésil, RATIFICATION, , , 17.07.1991, 15.10.1991
Brunei Darussalam, RATIFICATION, , , 12.11.1993, 10.02.1994
Bulgarie, RATIFICATION, , , 24.09.1992,
Burkina Faso, ADHESION, , , 02.06.1992, 31.08.1992
Burundi, ADHESION, , , 18.02.1993, 19.05.1993
Cameroun, RATIFICATION, , , 28.10.1991, 26.01.1992
Canada, RATIFICATION, , , 05.07.1990,
Cap-Vert, ADHESION, , , 08.05.1995, 06.08.1995
CE, APPROBATION, , , 31.12.1990, 31.03.1991
Chili, RATIFICATION, , , 13.03.1990,
Chine, RATIFICATION, , , 25.10.1989,
Chypre, RATIFICATION, , , 25.05.1990,
Colombie, RATIFICATION, , , 10.06.1994, 08.09.1994
Costa-Rica, RATIFICATION, , , 08.02.1991, 06.05.1991
Côte d'Ivoire, RATIFICATION, , , 25.11.1991,
Croatie, SUCCESSION, , , 26.07.1993, 08.10.1991
Danemark, RATIFICATION, , , 19.12.1991, 18.03.1992
La Dominique, ADHESION, , , 30.06.1993,
République Dominicaine, ADHESION, , , 21.09.1993, 20.12.1993
Emirats Arabes Unis, ADHESION, , , 12.04.1990,
Equateur, RATIFICATION, , , 23.03.1990,
Egypte, RATIFICATION, , , 15.03.1991, 13.06.1991
Espagne, RATIFICATION, , , 13.08.1990, 11.11.1990
Etats-Unis, RATIFICATION, , , 20.02.1990,
Ethiopie, ADHESION, , , 11.10.1994, 09.01.1995
Fidji, ADHESION, , , 25.03.1993, 23.06.1993
Finlande, ACCEPTATION, , , 15.02.1994, 16.05.1994
Ghana, RATIFICATION, , , 10.04.1990,
Grèce, RATIFICATION, , , 28.01.1992,
Ile de la Grenade, ADHESION, , , 10.12.1990, 10.03.1991
Guatemala, RATIFICATION, , , 28.02.1991, 29.05.1991
Guinée, ADHESION, , , 27.12.1990, 27.03.1991
Guyana, ADHESION, , , 19.03.1993, 17.06.1993
Honduras, RATIFICATION, , , 11.12.1991,
Inde, ADHESION, , , 27.03.1990,
Iran, RATIFICATION, , , 07.12.1992, 07.03.1993
Italie, APPROBATION, , , 31.12.1990, 31.03.1991
Japon, RATIFICATION, , , 12.06.1992, 10.09.1992
Jordanie, RATIFICATION, , , 16.04.1990,
Kenya, ADHESION, , , 19.10.1992,
Kirghizie, ADHESION, , , 07.10.1994, 05.01.1995
Lesotho, ADHESION, , , 28.03.1995, 26.06.1995
Lettonie, ADHESION, , , 24.02.1994, 25.05.1994
Luxembourg, RATIFICATION, , , 29.04.1992, 28.07.1992
Macédoine, ADHESION, , , 13.10.1993, 11.01.1994

Madagascar, ADHESION, , , 12.03.1991, 10.06.1991
Malaisie, RATIFICATION, , , 11.05.1993,
Maroc, RATIFICATION, , , 28.10.1992,
Mauritanie, RATIFICATION, , , 01.07.1993, 29.09.1993
Mexique, RATIFICATION, , , 11.04.1990,
Moldavie, ADHESION, , , 15.02.1995, 16.05.1995
Monaco, RATIFICATION, , , 23.04.1991, 22.07.1991
Népal, ADHESION, , , 24.07.1991, 22.10.1991
Nicaragua, RATIFICATION, , , 04.05.1990,
Niger, ADHESION, , , 10.11.1992, 08.02.1993
Nigéria, RATIFICATION, , , 01.11.1989,
Norvège, RATIFICATION, , , 14.11.1994, 12.02.1995
Oman, ADHESION, , , 15.03.1991, 13.06.1991
Ouganda, ADHESION, , , 20.08.1990, 18.11.1990
Pakistan, RATIFICATION, , , 25.10.1991, 23.01.1992
Panama, RATIFICATION, , , 13.01.1994, 13.04.1994
Paraguay, RATIFICATION, , , 23.08.1990, 21.11.1990
Pays-Bas, ACCEPTATION, , , 08.09.1993, 07.12.1993
Pérou, RATIFICATION, , , 16.01.1992,
Pologne, RATIFICATION, , , 26.05.1994, 24.08.1994
Portugal, RATIFICATION, , , 03.12.1991,
Qatar, ADHESION, , , 04.05.1990,
Roumanie, ADHESION, , , 21.01.1993, 21.04.1993
Royaume-Uni, RATIFICATION, , , 28.06.1991, 26.09.1991
Saint-Christophe et Nieves, ADHESION, , , 19.04.1995, 18.07.1995
Saint-Vincent et Grenadines, ADHESION, , , 17.05.1994, 15.08.1994
El Salvador, ADHESION, , , 21.05.1993,
Sénégal, RATIFICATION, , , 27.11.1989,
Seychelles, ADHESION, , , 27.02.1992, 27.05.1992
Sierra Leone, RATIFICATION, , , 06.06.1994, 04.09.1994
Slovaquie, SUCCESSION, , , 28.02.1993, 01.01.1993
Slovénie, SUCCESSION, , , 06.07.1992,
Soudan, RATIFICATION, , , 19.11.1993, 17.02.1994
Sri Lanka, ADHESION, , , 06.06.1991, 04.09.1991
Russie, SUCCESSION, , , 27.01.1992,
Suède, RATIFICATION, , , 22.07.1991, 20.10.1991
Suriname, RATIFICATION, , , 28.10.1992,
Syrie, ADHESION, , , 03.09.1991, 02.12.1991
Togo, RATIFICATION, , , 01.08.1990, 11.11.1990
Tchad, ADHESION, , , 09.06.1995, 07.09.1995
République Tchèque, SUCCESSION, , , 30.12.1993, 01.01.1993
Tchécoslovaquie, RATIFICATION, , , 04.06.1991, 02.09.1991
Trinité et Tobago, RATIFICATION, , , 17.02.1995, 18.05.1995
Tunisie, RATIFICATION, , , 20.09.1990, 19.12.1990
Ukraine, RATIFICATION, , , 28.08.1991, 26.11.1991
URSS, RATIFICATION, , , 17.12.1990, 17.03.1991
Uruguay, RATIFICATION, , , 10.03.1995, 08.06.1995
Vénézuéla, RATIFICATION, , , 16.07.1991, 14.10.1991
Yougoslavie, RATIFICATION, , , 03.01.1991, 03.04.1991
Zambie, RATIFICATION, , , 28.05.1993,
Zimbabwe, ADHESION, , , 30.07.1993, 28.10.1993
SIGNATAIRE AD REFERENDUM (89) ::
Afghanistan, 20.12.1988
Algérie, 20.12.1988

Allemagne Fédérale, 19.01.1989
Allemagne Démocratique, 21.06.1989
Argentine, 20.12.1988
Australie, 14.02.1989
Autriche, 25.09.1989
Bahamas, 20.12.1988
Bahreïn, 28.09.1989
Bangladesh, 14.04.1989
Belgique, 22.05.1989
Biélorus, 27.02.1989
Bolivie, 20.12.1988
Brésil, 20.12.1988
Brunei Darussalam, 26.10.1989
Bulgarie, 19.05.1989
Cameroun, 27.02.1989
Canada, 20.12.1988
CE, 08.06.1989
Chili, 20.12.1988
Chine, 20.12.1988
Chypre, 20.12.1988
Colombie, 20.12.1988
Costa-Rica, 25.04.1989
Côte d'Ivoire, 20.12.1988
Cuba, 07.04.1989
Danemark, 20.12.1988
Egypte, 20.12.1988
Equateur, 21.06.1989
Espagne, 20.12.1988
Etats-Unis, 20.12.1988
Finlande, 08.02.1989
Ghana, 20.12.1988
Gabon, 20.12.1989
Royaume-Uni, 20.12.1988
Grèce, 23.02.1989
Guatemala, 20.12.1988
Honduras, 20.12.1988
Hongrie, 22.08.1989
Indonésie, 27.03.1989
Iran, 20.12.1988
Irlande, 14.12.1989
Israël, 20.12.1988
Italie, 20.12.1988
Jamaïque, 02.10.1989
Japon, 19.12.1989
Jordanie, 20.12.1988
Koweït, 02.10.1989
Luxembourg, 26.09.1989
Malaisie, 20.12.1988
Iles Maldives, 05.12.1989
Maroc, 28.12.1988
Ile Maurice, 20.12.1988
Mauritanie, 20.12.1988
Mexique, 16.02.1989
Monaco, 24.02.1989

Nicaragua, 20.12.1988
Nigeria, 01.03.1989
Norvège, 20.12.1988
Nouvelle Zélande, 18.12.1989
Pakistan, 20.12.1989
Panama, 20.12.1988
Paraguay, 20.12.1988
Pays-Bas, 18.01.1989
Pérou, 20.12.1988
Philippines, 20.12.1988
Pologne, 06.03.1989
Portugal, 13.12.1989
Saint-Siège, 20.12.1988
Sénégal, 20.12.1988
Sierra Leone, 09.06.1989
Soudan, 30.01.1989
Suède, 20.12.1988
Suisse, 16.11.1989
Suriname, 20.12.1988
Tanzanie, 20.12.1988
Tchécoslovaquie, 07.12.1989
Togo, 03.08.1989
Trinité et Tobago, 07.12.1989
Tunisie, 19.12.1989
Turquie, 20.12.1988
Ukraine, 16.03.1989
URSS, 19.01.1989
Uruguay, 19.12.1989
Vénézuéla, 20.12.1988
Yémen Arabe, 20.12.1988
Yougoslavie, 20.12.1988
Zaïre, 20.12.1988
Zambie, 09.02.1989
ENTREE EN VIG. A L'EGARD DE LA FR. :: 31.03.1991
ENTREE EN VIGUEUR GENERALE LE:: 11.11.1990
NUMERO DECRET :: 91-271
DATE DECRET :: 08.03.1991
NUMERO NOR PUBLICATION :: MAEJ9130007D
NUMERO PUBLICATION AU JO :: 63
DATE PUBLICATION AU JO :: 14.03.1991
PAGE PUBLICATION AU JO :: 3622
RTAF :: 1991;18
PUBLIE :: OUI
VIGUEUR :: EN VIGUEUR
FRANCE PARTIE CONTRACTANTE :: OUI
DATE SAISIE :: 15.09.1995

ANNEXE 2

**LOI N° 94-589 DU 15 JUILLET 1994 RELATIVE AUX
MODALITÉS DE L'EXERCICE PAR L'ÉTAT DE SES
POUVOIRS DE CONTRÔLE EN MER**

LOI n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer (1)

NOR : DEF9400020L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 93-342 DC en date du 7 juillet 1994 ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. - Les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités, pour assurer le respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international ainsi que des lois et règlements de la République, à exercer et à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la législation et la réglementation française.

Art. 2. - La présente loi s'applique :

- aux navires français dans tous les espaces maritimes, sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international ;
- aux navires étrangers dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française ainsi qu'en haute mer conformément au droit international.

Elle ne s'applique ni aux navires de guerre étrangers ni aux autres navires d'Etat étrangers utilisés à des fins non commerciales.

Art. 3. - Pour l'exécution de la mission définie à l'article 1^{er}, le commandant ou le commandant de bord peut procéder à la reconnaissance du navire, en invitant son capitaine à en faire connaître l'identité et la nationalité.

Art. 4. - Le commandant ou le commandant de bord peut ordonner la visite du navire. Celle-ci comporte l'envoi d'une équipe pour contrôler les documents de bord et procéder aux vérifications prévues par le droit international ou par les lois et règlements de la République.

La constatation des infractions est faite par les agents habilités par les textes particuliers applicables et selon les procédures prévues par ces textes.

Art. 5. - Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant ou le commandant de bord peut ordonner le déroutement du navire vers la position ou le port appropriés.

Le commandant ou le commandant de bord peut également ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés dans les cas suivants :

- soit en application du droit international ;

- soit en vertu de dispositions législatives ou réglementaires particulières ;
- soit pour l'exécution d'une décision de justice ;
- soit à la demande d'une autorité qualifiée en matière de police judiciaire.

Le commandant ou le commandant de bord désigne la position ou le port de déroutement en accord avec l'autorité de contrôle des opérations.

Art. 6. - Le commandant ou le commandant de bord peut exercer le droit de poursuite du navire étranger dans les conditions prévues par le droit international.

Art. 7. - Si le capitaine refuse de faire connaître l'identité et la nationalité du navire, d'en admettre la visite ou de le dérouter, le commandant ou le commandant de bord peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force.

Les modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer sont définies par décret en Conseil d'Etat.

Art. 8. - Le refus d'obtempérer aux injonctions faites en vertu des articles 3, 4 et 5 de la présente loi est puni de 1 000 000 F d'amende, sans préjudice des poursuites qui pourront être engagées en application des dispositions pénales.

Outre les officiers et les agents de police judiciaire agissant conformément au code de procédure pénale, les commandants, les commandants en second et les officiers en second des bâtiments de l'Etat ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'Etat sont habilités à constater l'infraction visée au présent article.

La juridiction compétente pour connaître de ce délit est celle du port ou de la position où le navire a été dérouté ou, à défaut, celle de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction visée au présent article.

Le procès-verbal est transmis dans les quinze jours au procureur de la République de la juridiction compétente.

Art. 9. - Les mêmes peines sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant du navire, lorsqu'ils auront été à l'origine de la décision de refus d'obtempérer aux injonctions visées à l'article 8 de la présente loi.

Art. 10. - Les mesures prises à l'encontre des navires étrangers en application de la présente loi sont notifiées à l'Etat du pavillon par la voie diplomatique.

Art. 11. - La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.
Fait à Paris, le 15 juillet 1994.

FRANÇOIS MITTERRAND

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
ÉDOUARD BALLADUR

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur
et de l'aménagement du territoire,
CHARLES PASQUA

Le ministre d'Etat, garde des sceaux,
ministre de la justice,
PIERRE MÉHAIGNERIE

Le ministre d'Etat, ministre de la défense,
FRANÇOIS LÉOTARD

Le ministre des affaires étrangères,
ALAIN JUPPÉ

Le ministre de l'économie,
EDMOND ALPHANDÉRY

Le ministre de l'équipement, des transports
et du tourisme,
BERNARD BOSSON

Le ministre du budget,
porte-parole du Gouvernement,
NICOLAS SARKOZY

Le ministre de l'agriculture et de la pêche,
JEAN PUECH

Le ministre de l'environnement,
MICHEL BARNIER

Le ministre des départements
et territoires d'outre-mer,
DOMINIQUE PERBEN

(1) Travaux préparatoires : loi n° 94-589.

Assemblée nationale :

Projet de loi n° 1067 ;

Rapport de M. Michel Godard, au nom de la commission de la défense, n° 1142 ;

Discussion et adoption le 3 mai 1994.

Sénat :

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, n° 394 (1993-1994) ;

Rapport de M. Michel d'Aillières, au nom de la commission des affaires étrangères, n° 488 (1993-1994) ;

Avis de M. Jean-Pierre Tizon, au nom de la commission des lois, n° 495 (1993-1994) ;

Discussion et adoption le 15 juin 1994.

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat, n° 1388 ;

Discussion et adoption le 27 juin 1994.

Conseil constitutionnel :

Décision n° 93-342 DC du 7 juillet 1994 publiée au *Journal officiel* du 9 juillet 1994.