

N° 201

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 avril 1983.

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 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.

Par M. Alphonse ARZEL,

Senateur.

(1) Cette commission est composée de MM. N..., président ; N..., Pierre Carous, Louis Virapoullé, Paul Girod, vice-présidents ; Charles Lederman, Roland du Luart, Pierre Salvi, Lionel Cherrier, secrétaires ; Alphonse Arzel, Germain Authié, Marc Bécam, Mme Genevieve Le Bellegou-Béguin, MM. Roger Boileau, Philippe de Bourgoing, Raymond Bouvier, Michel Charasse, Felix Ciccolini, François Collet, Charles de Cuttoli, Etienne Dailly, Michel Darras, Michel Dreyfus-Schmidt, Jacques Eberhard, Edgar Faure, François Giacobbi, Michel Giraud, Jean-Marie Gibault, Daniel Hoeffel, Jacques Larche, Jean Oo, Guy Petit, Hubert Peyou, Paul Pillet, Roger Romani, Marcel Rudloff, Pierre Schiele, Fr. Serusclat, Edgar Tailhades, Jacques Thyraud.

Voir le numéro :
Sénat : 120 (1982-1983).

Mer et littoral. — Crimes, délits et contraventions - Logement des équipages - Peines - Pollutions et nuisances - Sécurité des navires.

SOMMAIRE

	Pages
I — EXPOSÉ GÉNÉRAL	3
INTRODUCTION	
I. — Les réglementations internationales inspirent très directement la législation nationale en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer	4
A. — La réglementation internationale	4
B. — La législation française en vigueur	5
II. — Un projet de loi globalement satisfaisant	7
A. — L'économie du projet	7
B. — Les aspects positifs du texte gouvernemental et les améliorations envisageables	8
CONCLUSION	
II. — EXAMEN DES ARTICLES	11
III. — TABLEAU COMPARATIF	29
IV. — AMENDEMENTS	36

Mesdames, Messieurs,

L'existence d'une législation adaptée et régulièrement actualisée constitue l'une des premières conditions du succès de la politique de sauvegarde de la vie humaine en mer et de prévention de la pollution marine.

L'objet du présent projet de loi est donc de refondre complètement la rédaction de la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 afin d'en harmoniser les dispositions non seulement avec la convention de Londres du 1^{er} novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, mais encore avec le contenu de la convention Marpol du 1^{er} novembre 1973 relative à la prévention de la pollution marine.

Il apparaît ainsi que les réglementations internationales inspirent très directement la législation nationale dans le domaine de la sauvegarde de la vie humaine en mer, et que le projet de loi présenté est globalement satisfaisant.

I. — LES RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES INSPIRENT TRÈS DIRECTEMENT LA LÉGISLATION NATIONALE EN MATIÈRE DE SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Il n'est pas inutile de rappeler brièvement quelles sont les dispositions essentielles des conventions internationales en la matière et de présenter ensuite la législation française actuelle.

A. — La réglementation internationale en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer

Les dispositions internationales en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer constituent l'indispensable instrument d'une politique efficace en ce domaine. Elles assurent en effet une certaine unité entre les législations nationales dont elles inspirent très directement les dispositions.

A cet effet, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (O.M.C.I.), organisme permanent de l'ONU à vocation technique, institue un système de collaboration entre États et encourage l'adoption de normes de sécurité assez sévères en matière de navigation. L'O.M.C.I. est à cet égard dépositaire de trois conventions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer dites conventions SOLAS (Safety of Life at Sea), celle du 10 juin 1948, celles adoptées à Londres le 17 juin 1960 et le 1^{er} novembre 1974.

Ces conventions définissent les règles minima de sécurité dans le domaine de la construction, de l'équipement et de l'exploitation des navires de commerce.

La convention du 17 juin 1960 publiée en France par le décret n° 65-455 du 25 mai 1965 prévoit la délivrance de titres de sécurité, réglemente le transport de marchandises dangereuses, fixe des normes de construction ainsi que l'exigence de trouver à bord, certains équipements de sécurité.

La convention du 1^{er} novembre 1974 et son protocole élaboré le 17 février 1978 entrés respectivement en vigueur le 23 mai 1^{er} 80 et le 1^{er} mai 1981 incorporent à la convention de 1960 des amendements adoptés en 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 et 1973 portant notamment sur la protection à bord contre l'incendie et le transport en vrac de céréales.

Toutefois, la modification essentielle apportée par la convention modifiée est relative à la procédure d'entrée en vigueur des amendements.

Si un tiers des États ayant adhéré à la convention, ou un nombre quelconque d'États représentant au moins 50 % de la flotte mondiale n'ont pas fait d'objection à l'amendement dans un délai de 2 ans suivant son adoption, celui-ci entre en vigueur automatiquement à l'issue d'un délai de douze mois.

Le protocole du 17 février 1978 impose des mesures de sécurité spécifiques aux pétroliers. Les bâtiments neufs devront être équipés d'un système de ballasts séparés, d'un système de lavage au brut, ou d'un système à gaz inerte. Pour les navires existants, une possibilité de choix entre ces méthodes est préservée. En outre, la duplication d'instruments servant à gouverner le bâtiment et la mise en place d'un second radar sont prévues.

Telles sont les dispositions internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer en application desquelles ont été prises les dispositions législatives et réglementaires françaises.

Par ailleurs, il est évident que l'ensemble des conventions internationales qu'elles répriment ou préviennent la pollution, convention Marpol du 2 novembre 1973 ; qu'elles soient relatives à la prévention des abordages, convention Colreg du 20 octobre 1972 ; ou qu'elles concernent la sécurité des containers en date du 2 décembre 1972, facilitent et accroissent la sauvegarde de la vie humaine en mer.

B. — La législation actuellement en vigueur

La législation en vigueur en matière de la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité des navires résulte de la loi n° 67-405 du 20 mai 1967. Cette loi mettant en harmonie les normes nationales avec la convention de Londres du 17 juin 1960 se substituait à une loi n° 54-11 du 6 janvier 1954 prise en application de la convention SOLAS de 1948.

L'objet de la loi de 1967 était d'augmenter la sécurité à bord des navires. L'ensemble des navires français, à l'exception des navires de guerre et de transport de troupes, par ailleurs exclus du champ d'application de la convention, étaient concernés. A l'occasion des débats de l'Assemblée nationale, il avait été précisé que la navigation de plaisance était également visée.

Les navires étrangers touchant un port français, devaient se soumettre à l'application de la loi dans des conditions fixées par décret.

La convention de Londres précisait que les visites et inspections de navires devaient être effectuées par des fonctionnaires du pays dans lequel le navire était immatriculé. Afin de respecter cette règle et dans un souci de clarté, la loi du 20 mai 1967 déterminait la liste des agents susceptibles d'effectuer un contrôle. Par rapport à la loi du 6 janvier 1954 qui n'accordait cette compétence qu'aux inspecteurs de la navigation auxquels pouvaient être adjoints un inspecteur mécanicien, la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 conférait à la quasi totalité des fonctionnaires des services extérieurs de la Marine Marchande et permettait également aux syndicats des gens de mer ainsi qu'aux gendarmes maritimes le pouvoir de constater les infractions aux conventions internationales.

Enfin, la loi du 20 mai 1967 définissait trois types d'infractions :

— la méconnaissance des décrets et règlements sanctionnée de 500 F à 10 000 F d'amende ;

— la navigation ou la tentative de navigation sans titre de sécurité punissable d'une amende de 1 000 F à 20 000 F et éventuellement d'un emprisonnement de un mois à un an ;

— la vente de matériels de sécurité non agréés sanctionnée des mêmes peines. Cette dernière infraction ne figurait pas dans la loi du 6 janvier 1954.

La loi du 20 mai 1967 a été modifiée par la loi n° 76-517 du 14 juin 1976 dont l'objet était assez limité.

D'une part, l'appellation d'affaires maritimes était substituée à celle d'inscription maritime, d'autre part, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime, agents contractuels possédant une qualification de haut niveau et appelés à remplacer les inspecteurs de la navigation et les inspecteurs mécaniciens, étaient habilités à procéder aux visites de navires.

L'ensemble de ces dispositions sont donc refondues dans un texte nouveau qui non seulement réactualise les peines prévues mais surtout harmonise le droit interne et le droit international et organise tout à la fois la sécurité en mer et la prévention de la pollution.

II. — UN PROJET DE LOI GLOBALEMENT SATISFAISANT

Le dispositif du projet de loi est à la fois plus complet et plus précis que ne l'était la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 et sous réserve de l'adoption des amendements proposés, met à la disposition des autorités françaises un bon instrument de prévention.

A. — Le dispositif du projet de loi

Afin d'harmoniser la législation interne et le droit international, et d'en réactualiser le contenu, de nombreuses modifications devaient être apportées à la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité des navires. Le Gouvernement a donc choisi d'en abroger les dispositions et de leur substituer une nouvelle rédaction à la fois plus complète et plus précise.

- **Une rédaction plus complète**

Le présent projet de loi concerne non seulement la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité des navires et l'hygiène mais également la prévention de la pollution par les navires. La convention Marpol adoptée le 2 novembre 1973 à Londres et le protocole modificatif du 17 février 1978 sont expressément visés à l'article 6 lequel définit les sanctions applicables aux infractions commises à l'encontre des stipulations des conventions internationales. Ainsi, la référence aux réglementations internationales apparaît de façon tout à fait explicite, ce qui n'était pas le cas dans la loi de 1967.

Il est apparu que la garantie d'une meilleure sécurité en mer passait non seulement par l'extension de la surveillance et de la répression des infractions mais également par la mise en cause de tous les responsables. Outre celle du propriétaire, de l'armateur et du capitaine, le présent objet de loi mentionne la responsabilité des personnes participant au transport des marchandises, ainsi que celle des constructeurs de navires.

- Une rédaction plus précise

Le champ d'application de la loi ainsi que la définition du navire sont plus nettement déterminés que dans la législation actuelle.

Sont visées non seulement les différentes définitions du navire contenues dans les conventions internationales, mais encore afin d'éviter tout vide juridique l'article 2 rappelle que doit être considéré comme « navire, tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendants du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage. »

Le présent projet de loi tient également compte des modifications intervenues dans les statuts des corps de techniciens, d'inspecteurs et d'agents susceptibles de procéder aux visites et habilités à dresser les procès-verbaux constatant les infractions.

Enfin, l'article 5 précise la procédure et la compétence du tribunal appelé à sanctionner les infractions. Aucune de ces dispositions ne figurait dans le texte de 1967.

En revanche, la procédure applicable aux navires étrangers touchant un port français sera fixée par décret. Toutefois, bien que ces bâtiments ne soient pas soumis à la compétence pénale de l'État français en vertu du principe de la compétence de l'État du pavillon, des mesures de sauvegarde peuvent être prises à leur encontre par les autorités françaises compétentes.

B. — Les aspects positifs du texte gouvernemental et les améliorations envisageables

Outre les mesures de réactualisation et d'harmonisation nécessaires, le présent projet de loi est satisfaisant dans la mesure où il privilégie la prévention et où il associe étroitement les mesures de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement.

- La prévention

Elle constitue sans aucun doute le meilleur moyen de sauvegarder tant les vies humaines que l'environnement. Le projet de loi maintient et améliore donc l'ensemble du système préventif qui se traduit essen-

tiellement par la nécessité d'obtenir des titres de sécurité, et par l'obligation de soumettre les navires à des visites de contrôle effectuées par un personnel qualifié. A cet égard, il est en outre tout à fait positif que le départ d'un bâtiment puisse être ajourné s'il apparaît qu'un grave danger menace l'équipage, les personnes embarquées, le milieu marin ou le navire lui-même. Cette mesure offre également l'avantage d'être très efficace, beaucoup plus, en tout état de cause, qu'une procédure pénale souvent longue et difficile à mettre en œuvre.

- L'association de la sauvegarde de la vie humaine et de l'environnement

L'insécurité en mer vise non seulement les gens de mer, mais encore le milieu marin lui-même. Il ne servirait donc à rien d'envisager uniquement des mesures de protection de l'environnement marin. Le renforcement de la sécurité à bord des navires permettant d'éviter certains accidents doit impérativement constituer l'un des éléments d'une politique efficace de la protection maritime. Il est donc positif que la convention Marpol du 2 novembre 1973 figure dans la liste des conventions dont la méconnaissance est sanctionnée par la présente loi.

En revanche, le présent projet de loi n'évoque pas les difficultés rencontrées par les autorités françaises lorsqu'elles souhaitent connaître l'identité de navires passant en haute mer, mais à proximité des côtes et présentant de ce fait un éventuel danger pour le littoral. Ces difficultés n'entrent certes pas dans le cadre du présent projet et, de plus, conformément aux principes du droit international, ne peuvent être résolues dans le seul cadre d'une législation interne. Cependant, ce problème, qui devrait faire l'objet d'une prochaine session de l'O.M.C.I., méritait d'être évoqué dans ce rapport. L'une des premières conditions de la sauvegarde de la vie humaine en mer, et plus généralement du maintien de la sécurité, ainsi que de la préservation de l'environnement n'est-elle pas de connaître l'identité d'un navire qui peut éventuellement devenir un danger, tant pour l'environnement que pour son équipage.

- Les amendements

Les amendements proposés par votre Rapporteur au nom de la Commission des Lois répondent au souci de précision déjà manifesté par le Gouvernement. Ainsi en est-il des amendements rédactionnels relatifs aux articles premier et deuxième.

En outre, afin de faciliter l'exercice des pouvoirs du juge dans ce domaine technique, deux amendements tendent à mieux cerner certai-

nes notions ; celle de milieu marin complétée par celle d'intérêts connexes définis par la convention Marpol, et celle de substances nuisibles ajoutée à la référence faite au transport de marchandises dangereuses.

Enfin, tout en reconnaissant la nécessité de prévoir la mise en cause de la responsabilité des capitaines, il est apparu nécessaire de reprendre le dispositif qui figurait dans la loi du 20 mai 1967 selon lequel les sanctions encourues par le capitaine ne peuvent dépasser au maximum prévu par la loi, s'il est prouvé qu'il a reçu du propriétaire ou de l'armateur un ordre écrit ou verbal de commettre l'infraction.

Sous réserve de l'adoption de ces amendements, votre Commission des Lois vous propose d'adopter le présent projet de loi.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier

Champ d'application de la loi

Cet article détermine le champ d'application de la loi et distingue trois catégories principales de navires.

Ce classement est fondé sur deux critères différents, celui de nationalité conditionnant l'applicabilité de la loi et la compétence de l'État de pavillon en matière de surveillance, celui de « secret de la défense nationale » excluant de l'application du présent projet de loi certains types de navires.

Sont ainsi distingués :

— les navires français visés par certaines conventions internationales énumérées à l'article 6 ;

— les navires français n'entrant éventuellement pas dans le cadre des définitions internationales visées ci-dessus, à l'exception des navires de guerre, de ceux affectés aux transports de troupes et aux transports maritimes de défense, ainsi qu'aux navires de l'État armés par des personnels militaires ;

— les navires étrangers touchant un port français.

Le texte ainsi rédigé est plus précis que les dispositions actuellement en vigueur et contenues dans la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité des navires dont l'article premier précise qu'elle s'applique « à tous les navires français à l'exception des navires de guerre et des transports de troupes » et « dans les conditions déterminées par décret en Conseil d'État aux navires étrangers touchant un port français. »

• *Les définitions internationales*

Le présent projet de loi vise dès le premier alinéa de cet article un certain nombre de conventions internationales contenant chacune des définitions plus ou moins précises de la notion de navire.

Le champ d'application de la future loi est ainsi largement déterminé.

Certaines des qualifications sont assez vagues. Ainsi en est-il de la Convention n° 92 du 18 juin 1949 sur le logement des équipages retenant en son article 2 que « le terme de navire signifie tout bâtiment auquel la convention s'applique » et en son article premier que la convention est « applicable à tout navire de mer à propulsion mécanique de propriété privée ou publique affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers et immatriculé dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur ». La qualification de navire de mer était de la compétence législation nationale.

Dans le même esprit, la Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires dispose en son article 2 que le terme de « navire » désigne « un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes. »

En revanche, la Convention internationale du 5 avril 1966 sur les lignes de charge et celle du 1^{er} novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer donnent des définitions plus spécifiques et, par le fait, plus précises.

Le premier de ces deux textes dispose que :

— « le navire de pêche désigne un navire utilisé pour la capture de poisson, des baleines, des phoques, des morses et autres ressources vivantes de la mer »,

— « le navire neuf désigne un navire dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent à la date ou postérieurement à la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour chaque gouvernement contractant »,

— « le navire existant désigne un navire qui n'est pas un navire neuf. »

La Convention de Londres du 1^{er} novembre 1974 complète cet ensemble de définitions par celles de :

— navire passager désignant un navire affecté au transport de plus de 12 personnes ;

— navire de charge désignant tout navire autre que navire de passagers ;

— navire citerne désignant un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides de nature inflammable ou adapté à cet usage ;

— navire nucléaire désignant un navire comportant une source d'énergie nucléaire.

Telles sont les différentes définitions du navire expressément visées par les dispositions du premier alinéa de cet article. L'ensemble ainsi constitué permet de cerner de façon assez précise la notion de navire. Cependant, le second alinéa a pour objet de compléter cette définition, mais également de limiter le champ d'application de la loi.

• *Les exceptions prévues par le projet*

Le second alinéa du présent article, tout en renvoyant aux définitions de droit français contenues à l'article 2 du projet de loi, limite le champ d'application de ce dernier.

Sont en effet exclus les navires de guerre, de transports de troupe, les navires affectés aux transports maritimes de défense et les navires de l'État armés par des personnels militaires. Seules, les deux premières catégories de bâtiments n'étaient pas soumises aux dispositions instituées par la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 relative à la sauvegarde de la vie humaine et l'habitabilité des navires. Le régime d'exception est donc étendu.

Les navires échappant à l'application du présent projet de loi présentent la caractéristique commune d'être à la disposition de l'État à des fins militaires ou de défense. Dans cette hypothèse, il est nécessaire de ne pas entraver leur mobilité et de protéger le secret militaire.

• *Les navires étrangers*

Les navires étrangers touchant un port français doivent respecter les dispositions du présent projet de loi dans les conditions fixées par un décret en Conseil d'État.

Les sujétions qui leur sont ainsi imposées sont moins astreignantes que celles applicables aux navires français et résultent actuellement d'un décret n° 68-206 du 17 février 1968. Elles consistent à présenter aux personnes habilitées un titre régulier de sécurité délivré par le Gouvernement du pavillon, lié par les conventions internationales en vigueur sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Dans la mesure où l'état du navire ou de son armement ne correspond pas aux indications portées sur ce titre et peuvent compromettre la sécurité du navire, celui-ci peut être immobilisé jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises pour assurer un départ sans danger pour l'équipage ou les passagers.

Sous réserve de l'adoption d'un amendement rédactionnel ayant pour objet d'énumérer les navires français exclus du champ d'application du présent projet de loi, votre Commission des Lois vous propose d'adopter cet article.

Art. 2

Définition du navire

Régime d'exception

Les dispositions du présent article complètent celles de l'article premier. Elles reprennent la définition de droit français du navire qui figurait à l'article 2 de la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité des navires.

Trois types de critères sont retenus :

— ceux relatifs à la nature du bâtiment : il s'agit de tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants :

— ceux relatifs aux fonctions du bâtiment : il effectue une navigation de surface ou sous-marine ou il stationne ;

— ceux relatifs aux lieux fréquentés, à savoir en mer, dans les ports et rades, sur les étanges et canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage.

Le second alinéa de l'article précise les notions de navires de guerre, de transports de troupes, de navires affectés aux transports maritimes de défense et de navires de l'État armés par des personnes militaires.

Seuls, les navires de guerre figurant sur la liste officielle des bâtiments de guerre étaient définis par la loi du 20 mai 1967.

Ainsi, outre un élargissement du régime d'exception, le présent projet de loi précise certaines notions.

Sous réserve du vote d'un amendement rédactionnel de coordination, votre Commission des Lois vous propose d'adopter cet article.

Art. 3

Droit de visite

Cet article régleme le droit de visite des navires et dresse la liste des personnes habilitées à y procéder.

Il s'agit d'un dispositif essentiel du projet de loi dans la mesure où ces visites conditionnent l'obtention, le renouvellement et la validation des titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution, nécessaires à la navigation.

• Les titres de sécurité

Les titres de sécurité sont définis au titre Premier du décret n° 68-206 du 17 février 1968.

Le permis de navigation et le certificat de franc-bord sont exigibles pour l'ensemble des navires.

Par ailleurs, certaines dispositions spécifiques s'appliquent en fonction de la nature du bâtiment concerné : ainsi en est-il du certificat de sécurité et du certificat d'exemption nécessaire pour les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, du certificat de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique, pour les navires de charges de plus de 300 tonnes et du certificat de sécurité de construction et de sécurité du matériel d'armement pour les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonnes, de certains certificats particuliers exigés pour les navires nucléaires.

La durée de validité de l'ensemble de ces titres de sécurité est variable :

- un an pour les certificats de sécurité pour navires à passagers,
- un an pour les certificats de sécurité pour navires nucléaires,

- un an pour les certificats de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique,
- deux ans pour les certificats de sécurité de matériel d'armement,
- cinq ans au maximum pour les certificats de sécurité de construction et certificats de franc-bord.

En outre, ces certificats peuvent être retirés avant expiration si le navire cesse de satisfaire aux exigences imposées pour leur obtention.

Le présent projet de loi ajoute aux sujétions imposées aux navires rappelées ci-dessus l'obtention de certificats de prévention de la pollution également délivrés après visite. En vertu des dispositions de la règle 8 de la convention de Londres du 2 novembre 1973, la durée de validité de ce dernier est fixée par l'autorité sans qu'elle puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance. Le certificat cesse d'être valable si le navire change de pavillon ou subit des transformations, sans accord de l'autorité, autres que le remplacement de l'équipement et des installations ou lorsque les visites intermédiaires du bâtiment n'ont pas été effectuées.

Le terme d'autorité désigne le Gouvernement de l'État sous le contrôle duquel est placé le navire.

• *Le droit de visite*

L'ensemble des documents décrits plus haut sont délivrés, renouvelés ou validés à la suite des visites de bord à l'occasion desquelles certaines déficiences peuvent être constatées. En conséquence, l'alinéa deux de cet article prévoit que le départ du navire peut être ajourné lorsqu'un danger menace l'équipage, les personnes embarquées, le milieu marin ou le navire lui-même.

Afin de réaliser la mise en conformité du droit commun national par rapport à la réglementation internationale, l'éventualité de la reconnaissance d'une menace est étendue au milieu marin.

Toutefois, eu égard aux conséquences importantes que représente l'éventuelle immobilisation d'un navire, certaines garanties sont prévues par la loi.

Elles sont de deux ordres.

D'une part, les personnes habilitées à procéder aux visites sont compétentes.

D'autre part, seules, certaines autorités peuvent établir un constat. Cette dernière disposition est importante dans la mesure où le procès-verbal ainsi établi fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Par rapport à la législation actuelle, les inspecteurs relevant de la Direction Générale de l'Aviation Civile, les contrôleurs des affaires maritimes, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes constituent les nouveaux corps auxquels est confié le pouvoir d'effectuer des visites à bord des navires.

Ainsi que le confirme l'exposé des motifs du projet de loi, cet article permet de réactualiser la législation en fonction des modifications intervenues depuis 1967, et relatives plus précisément à l'apparition de nouveaux corps de techniciens. La législation actuellement en vigueur avait d'ailleurs fait l'objet d'une telle procédure en 1976 : en effet, la loi n° 76-517 du 14 juin 1976 avait eu pour objet de permettre au corps des techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime nouvellement créé, de procéder aux visites de navires.

Votre Commission des Lois a estimé qu'il était nécessaire de prendre en compte l'essentiel des dangers menaçant non seulement le milieu marin, mais également les intérêts connexes. Cette notion est définie par la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 et comprend les activités maritimes côtières, portuaires ou d'estuaires, y compris les activités des pêcheurs, constituant un moyen d'existence essentiel pour les intéressés ; les intérêts concernant l'attrait touristique de la région considérée, et celles relatives à la santé des populations riveraines et au bien-être de la région considérée, y compris la conservation des ressources biologiques marines de la faune et de la flore.

Par ailleurs, votre Commission des Lois vous propose d'adopter un amendement d'ordre rédactionnel relatif à l'organisation du droit de visite par un décret en Conseil d'État.

Art. 4

Pouvoir de constater les infractions

Toutes les personnes habilitées à procéder aux visites de navires ne sont pas obligatoirement autorisées à établir des procès-verbaux constatant les infractions.

Après avoir explicitement rappelé les compétences de même nature confiées aux officiers et agents de police judiciaire en vertu des dispositions du Code de Procédure pénale, le présent article détermine la liste des personnes compétentes pour constater une infraction. Au sein de cette liste, une distinction fondée sur la nature de l'infraction, est établie.

• *Les infractions générales*

En ce qui concerne les infractions aux conventions internationales, à la loi en vigueur et aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité des navires, sont compétents les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la Marine Marchande et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime.

Le présent projet de loi n'étend en aucune façon cette compétence à de nouvelles catégories de techniciens autres que celles qui exerçaient déjà ce type de pouvoirs en vertu des dispositions de la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 modifiée par la loi n° 76-517 du 14 juin 1976 relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité des navires.

Cependant, l'étendue même de la compétence ainsi dévolue est élargie. En effet, la loi actuellement en vigueur ne sanctionne que les infractions aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité des navires. Le présent projet de loi complète ces dispositions en faisant également références aux conventions internationales, à la présente loi, et aux règlements relatifs à la prévention de la pollution.

• *Les infractions spécifiques*

En ce qui concerne la constatation d'infractions plus spécifiques relevant d'une compétence technique précise, le pouvoir de constatation appartient aux contrôleurs des affaires maritimes, aux syndics des gens de mer, aux personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes. Enfin les gendarmes maritimes, les agents de surveillance des pêches et les gardes maritimes qui figuraient dans la loi du 20 mai 1967 ne peuvent plus constater les infractions spécifiques relevant d'une compétence technique précise.

Cependant, leur compétence est limitée à certains bateaux dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie réglementaire. Une exclusion de même nature, mais faisant référence à la notion de jauge brute apparaissait à l'article 4 de la loi du 20 mai 1967.

Votre Commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

Art. 5

Compétence juridictionnelle

Les dispositions de l'article 5 fixent clairement la compétence du tribunal correctionnel en matière d'infractions aux réglementations relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité des navires.

Cette mesure constitue l'une des innovations juridiques du projet de loi. En effet, la loi du 24 mai 1967 ne comportait aucune disposition de cette nature.

La compétence du tribunal correctionnel résulte de l'application de principes posés, tant dans le Code Pénal, que dans le Code de Procédure pénale.

En effet, le Code Pénal prévoit en son article premier que « l'infraction que les lois punissent de peines correctionnelles est un délit ».

L'article 40 de ce même code détermine de façon précise le quantum des peines d'emprisonnement correctionnelles. Elles sont supérieures à deux mois, mais ne peuvent dépasser cinq ans, sauf les cas de récidives ou autres pour lesquels la loi aura déterminé d'autres limites.

Par ailleurs, en matière d'amende, l'article 466 du Code Pénal dispose que les amendes contraventionnelles ne peuvent être inférieures à 20 francs ou supérieures à 6 000 francs.

Enfin, l'article 384 du Code de Procédure Pénale fixe que « le tribunal correctionnel connaît des délits. »

L'ensemble des sanctions prévues aux articles 6, 7, 8 du projet de loi entrent dans les catégories ci-dessus définies. Les infractions constituent donc des délits devant être jugés par le tribunal correctionnel.

En outre, il est nécessaire que les infractions aient été commises sur un navire français ; l'article premier du présent projet de loi a en effet conditionné l'applicabilité de ses dispositions aux navires étrangers, à la parution d'un décret en Conseil d'État.

L'agent verbalisateur saisit le tribunal d'un procès-verbal directement adressé au Procureur de la République, seul juge de l'opportunité de poursuite. Simultanément, l'Administrateur des Affaires Maritimes du quartier d'immatriculation du navire est informé de la procédure et du procès-verbal.

Dans le domaine des infractions aux conventions internationales visées à l'article 6, il restait à définir la compétence territoriale du tribunal. Le projet de loi propose deux solutions : soit donner compétence au tribunal du lieu de l'infraction (ce qui est la solution généralement retenue par le droit pénal), soit au tribunal du quartier d'immatriculation du navire.

En tout état de cause, et afin d'éviter tout vide juridique, il est prévu qu'à défaut d'autre tribunal, le Tribunal de Grande Instance de Paris est compétent.

Votre Commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

Art. 6

Sanction de l'infraction aux conventions internationales

Les infractions aux conventions internationales énumérées par l'article 6 sont passibles d'une amende de 1 000 à 50 000 francs.

• *La nature de l'infraction*

La méconnaissance de conventions internationales n'était pas jusqu'à présent expressément sanctionnée par la loi. Elle l'était cependant indirectement dans la mesure où le contrevenant enfreignait la législation nationale prise en application de la réglementation interna-

tionale. Telles étaient les dispositions de l'article 5 de la loi n° 67-405 du 20 mai 1967.

Le champ d'application du présent projet de loi est donc considérablement élargi. En outre, les conventions visées, qui sont toutes entrées en vigueur à l'exception de celle du 2 novembre 1973 relative à la prévention de la pollution par les navires dont l'approbation résulte de la loi n° 81-742 du 5 août 1981 et devant entrer en vigueur le 2 octobre 1983, concernent non seulement la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité des navires, mais également la prévention et la répression de la pollution marine.

• *La nature de la sanction et des responsabilités*

La sanction des infractions prévues au présent article ne peut se traduire par un emprisonnement. Par ailleurs, le montant maximum des amendes est inférieur de moitié à celui prévu aux articles 7 et 8. De telles dispositions sont motivées par la volonté de maintenir un certain équilibre entre la nécessité de faire respecter les conventions internationales et la prise en considération du fait que certaines d'entre elles contiennent des règles de détail.

Enfin, les responsabilités pouvant être mises en jeu sont comprises plus largement. En effet, il ne s'agit plus uniquement de la responsabilité du propriétaire ou de l'armateur (cf. article 5 de la loi n° 67-405 du 20 mai 1967), mais également de celle du constructeur ou bien encore de celle des personnes participant aux opérations de chargement, de déchargement et d'emballage, ou intervenant dans les opérations de manutention relatives au transport des grains et marchandises dangereux.

Votre Commission des Lois vous propose l'adoption de deux amendements.

Au premier alinéa, la Commission des Lois vous recommande de prévoir expressément la mise en cause du capitaine. Cette disposition, bien que relative à la méconnaissance des stipulations des conventions internationales, se trouvait à l'article 7 du projet de loi. Une telle solution n'était pas satisfaisante dans la mesure où l'article 7 définit d'autres types d'infractions (navigation sans titre de sécurité, défaut de déclaration de partance) et fixe des sanctions plus importantes (le plafond de l'amende est de 100 000 F au lieu de 50 000 F à l'article 6). Dans le souci de respecter le principe d'égalité devant la loi, votre Commission vous propose donc de prévoir que le capitaine est passi-

ble, lorsqu'il enfreint les stipulations des conventions internationales, des mêmes peines que le constructeur, l'armateur ou le propriétaire.

Votre Commission des Lois vous propose également de modifier la rédaction du second alinéa de cet article. D'une part, l'amendement étend le champ d'application de la loi au transport de substances nuisibles dont la Convention Marpol du 2 novembre 1973 donne une définition en son article 2. Il s'agit de « toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention. »

D'autre part, la Commission a estimé que seule la mise en cause des *responsables* des opérations de chargement, de déchargement, d'emballage et de manutention était possible. En effet, la sanction ne doit s'appliquer qu'aux seules personnes en mesure de disposer d'informations nécessaires et suffisantes et de ce fait, d'exercer un contrôle sur ces différentes opérations.

Sous réserve de l'adoption de ces amendements, votre Commission des Lois vous propose d'adopter l'article ainsi modifié.

Art. 7

Sanction de la navigation sans titres de sécurité et du défaut de déclaration de partance

Les délits de navigation sans titres de sécurité et de défaut de déclaration de partance sont sanctionnés par des peines d'amendes d'un montant variant entre 1 000 et 100 000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement. Par rapport à la loi n° 67-405 du 20 mai 1967, le montant minimum des amendes est multiplié par deux et le plafond par dix. Quant aux peines de prison, elles ne varient pas.

Sont passibles de ces peines les armateurs et propriétaires, les courtiers interprètes, les capitaines.

• Les armateurs et propriétaires

Leur responsabilité est engagée lorsqu'ils font naviguer ou tentent de faire naviguer un bâtiment sans titre de sécurité ou certificat de prévention de la pollution en cours de validité.

Le texte du projet reprend à cet égard les dispositions figurant à l'article 6 de la loi n° 67-405 du 20 mai 1967, en réactualisant le montant des amendes qui était de 1 000 à 20 000 francs et en incluant la prévention de la pollution.

Il est fait une explicite référence à l'article 3 du Code Pénal prévoyant que la tentative de délit n'est punissable que dans les cas déterminés par une disposition spéciale de la loi. Dans la mesure où le texte d'incrimination assorti d'une peine correctionnelle ne vise pas expressément la tentative, celle-ci ne saurait être sanctionnée.

• *Les courtiers interprètes et conducteurs de navires*

Ils sont passibles des sanctions énoncées au premier alinéa s'ils n'effectuent pas la déclaration de partance. C'est à l'occasion de cette procédure qu'une ultime visite de partance peut être effectuée. La constatation de certaines déficiences relevées lors de cette visite permet à l'autorité compétente d'ajourner le départ du navire et d'éviter ainsi un éventuel accident.

• *Les capitaines*

Il est prévu au troisième alinéa de cet article que le capitaine, s'il commet l'une des infractions prévues à l'article 6 ou au premier alinéa du présent article, peut être condamné au paiement d'une amende et à une peine d'emprisonnement prévue au premier alinéa.

Sa responsabilité, dans le premier cas, est sanctionnée par des peines éventuellement plus lourdes que celles infligées aux constructeurs, armateurs, propriétaires ou personnes participant à la manutention de grains ou marchandises dangereuses.

En outre, les dispositions mentionnées à l'article 6 de la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 limitant le montant de l'amende à 5 000 francs et la peine d'emprisonnement à trois mois dans le cas où il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur ou du propriétaire ne figurent pas dans l'actuel projet.

Votre Commission des Lois vous propose d'adopter deux amendements tendant à mieux protéger les capitaines.

En premier lieu, il semble nécessaire, afin de se conformer aux principes posés par la déclaration des Droits de l'Homme, qu'une même infraction soit sanctionnée des mêmes peines. En conséquence,

il vous est proposé de supprimer la référence aux infractions sanctionnées par l'article 6 de façon à respecter le principe d'égalité des citoyens.

En second lieu, votre Commission des Lois est favorable à l'adoption d'un amendement rétablissant la disposition selon laquelle les peines pouvant être infligées aux capitaines sont limitées lorsque la preuve est faite qu'ils ont reçu un ordre de l'armateur ou du propriétaire. Cet ordre peut avoir été donné notamment par écrit, verbalement, visuellement ou par tout autre moyen utile.

Le montant maximum de l'amende pourrait être fixé à 15 000 F, soit l'équivalent d'un mois de salaire, et l'emprisonnement à une durée de trois mois.

Une mesure de même nature figurait dans la loi du 20 mai 1967.

Art. 8

Sanction de la vente de matériels de sécurité non approuvés ou autorisés

Les dispositions de l'article 8 prévoient une amende de 1 000 à 100 000 francs et un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement les vendeurs ou fabricants de matériels de sécurité non agréés.

L'actuel projet de loi n'a pour objet que de réactualiser les sanctions pécuniaires dont le montant est multiplié par cinq. Ce type d'infraction doit être sévèrement sanctionné.

Il est à noter que les mêmes peines sont donc prévues aux articles 7 et 8 conformément à ce qui avait été retenue par la loi du 20 mai 1967.

Votre Commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

Art. 9

Récidive

Les peines d'amende et d'emprisonnement peuvent être portées au double en cas de récidive.

Cette disposition est reprise de la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité des navires.

Elle correspond à une conception classique du droit pénal français dans la mesure où la récidive intervient après qu'une condamnation pénale définitive et non effacée ait été prononcée par un tribunal français, dans un délai de cinq ans.

Votre Commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

Art. 10

Sanction de la corruption

Le droit pénal français distingue les notions :

— de corruption active, constituée par l'ensemble des actes par lesquels un tiers obtient ou tente d'obtenir, moyennant dons ou promesses directes ou indirectes, d'une personne chargée d'une fonction donnée, publique ou privée, qu'elle accomplisse ou non, et qu'elle retarde un acte de sa fonction ou facilite par cette dernière, qui est sanctionnée par l'article 179 du Code Pénal,

— et de corruption passive, constituée par l'acte par lequel un individu chargé d'une fonction déterminée privée ou publique sollicite ou accepte pour lui-même ou pour autrui, d'une façon directe ou indirecte, un don ou une promesse pour accomplir ou retarder ou omettre d'accomplir un acte de sa fonction ou facilite par cette dernière, qui est sanctionnée par l'article 177 du Code Pénal.

La rédaction de cet alinéa tient compte de cette dichotomie et rend applicable respectivement l'article 177 1° et 2° aux membres des commissions de visites qui sont, pour la plupart, des fonctionnaires des Affaires Maritimes, et l'article 179 aux armateurs, propriétaires de navires, capitaines et autres représentants.

Dans les deux cas, les dispositions des deux derniers alinéas de l'article 180 du Code Pénal sont applicables. Elles prévoient l'éventualité d'une interdiction de droits pendant cinq à dix ans prévus à l'arti-

cle 42, à savoir droit de vote et d'élection, d'éligibilité, d'être appelé ou nommé aux fonctions de juré ou autres fonctions publiques, ou aux emplois de l'Administration ou d'exercer ces fonctions ou emplois ; du port d'arme, de vote et de suffrage dans les délibérations de famille, d'être tuteur curateur, si ce n'est de ses enfants et sur l'avis seulement de la famille, d'être expert ou employé comme témoin dans les actes, de témoignage en justice autrement que pour y faire de simples déclarations.

Enfin, les biens ou choses ayant constitué les moyens générateurs de la corruption sont confisqués au profit du Trésor et ne peuvent donc en aucune façon être restitués au corrupteur.

Votre Commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

Art. 11

Application de la loi à la collectivité territoriale de Mayotte

Il résulte de l'article 10 de la loi n° 76-1212 du 24 décembre 1976 relative à l'organisation de Mayotte que « les lois nouvelles ne sont applicables à Mayotte que sur mention expresse ».

Tel est l'objet du présent article qui étend à Mayotte l'application des nouvelles dispositions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité des navires.

Votre Commission des Lois vous propose l'adoption d'un amendement visant expressément les territoires d'outre-mer. En effet, les lois nouvelles ne leur sont applicables que sur mention expresse. Le Gouvernement n'avait pas prévu cette mesure, afin de se conformer à la décision du Conseil Constitutionnel n° 81-131 du 16 décembre 1981 relative à la consultation préalable des assemblées territoriales de ces collectivités locales. Cette consultation a pu être organisée et, d'ores et déjà, un avis favorable est parvenu au Ministère de la Mer en provenance de Wallis et Futuna.

Art. 12

Abrogation des dispositions législatives antérieures

La sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité des navires demeurent régies jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi par les dispositions de la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 modifiée par la loi n° 76-517 du 14 juin 1976.

A cette date, la loi du 20 mai 1967 ne demeurera applicable que dans les Territoires d'Outre-Mer.

Votre Commission des Lois vous propose l'adoption d'un amendement de coordination.

Art. 13

Date d'entrée en vigueur de la loi

L'exposé des motifs du projet de loi précise que les nouvelles dispositions soumises à l'examen du Parlement résultent pour partie de la ratification par la France de la Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution par les navires du 2 novembre 1973 modifiée par le Protocole du 17 février 1978.

La loi autorisant l'approbation de la Convention et du Protocole a été définitivement adoptée le 5 août 1981 et publiée au Journal Officiel le 6 août 1981.

Toutefois, il est prévu au niveau international que l'entrée en vigueur de la Convention et du Protocole soit effective douze mois après la date à laquelle au moins quinze états, dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, sont devenus parties à ce protocole.

Ces conditions ne sont pas actuellement satisfaites. C'est la raison pour laquelle les dispositions relatives à la prévention de la pollution ne sont pas immédiatement applicables. Elles devraient l'être le 2 octobre 1983.

En revanche, les autres dispositions du projet de loi entreront en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'État, et au plus tard le 1^{er} septembre 1984. Ce délai supplémentaire est nécessaire pour permettre aux services compétents de fixer la réglementation interne. Par ailleurs, la date retenue correspond à celle de l'entrée en vigueur des amendements apportés à la convention SOLAS. Ainsi, l'ensemble législatif et réglementaire sera à cette date parfaitement mis à jour.

Le dernier alinéa de cet article constitue une simple mesure de coordination.

En effet, dans la mesure où la présente loi se substitue à celle du 24 mai 1967, il est nécessaire de modifier en conséquence les références figurant dans l'ensemble de la législation française.

Votre Commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur

Loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.

Art. 1^{er}. — La présente loi est applicable à tous les navires français, à l'exception des navires de guerre et des transports de troupe.

Elle s'applique également, dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat, aux navires étrangers touchant un port français.

Art. 2. — Pour l'application de la présente loi, sont considérés :

— comme navire, tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage ;

— comme navires de guerre, tous les bâtiments, y compris les navires auxiliaires, inscrits sur la liste officielle des bâtiments de guerre.

Texte du projet de loi

Article premier.

La présente loi est applicable aux navires français visés par les conventions internationales dont la liste est fixée à l'article 6.

Elle est également applicable :

1° Aux navires français non mentionnés à l'alinéa précédent, à l'exception des navires énumérés au deuxième alinéa de l'article 2 ;

2° Dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat, aux navires étrangers touchant un port français.

Art. 2

Sous réserve d'autres définitions données par les conventions internationales dont la liste est fixée à l'article 6, est considéré comme navire tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage.

Pour l'application du 1° du deuxième alinéa de l'article 1^{er}, sont considérés :

1° Comme navires de guerre, tous les bâtiments, y compris les navires auxiliaires, inscrits sur la liste officielle des bâtiments de guerre ;

2° Comme transports de troupes, tous les navires affectés au transport

Propositions de la commission

Article premier.

Alinéa sans modification.

Elle est également applicable :

1° Aux navires français... à l'exception des navires de guerre, des transports de troupes, des navires affectés aux transports maritimes de défense, des navires de l'Etat armés par des personnels militaires.

2° Sans modification.

Art. 2

Sont considérés comme :

1° navire, sous réserve d'autres définitions données par les conventions internationales, dont la liste est fixée à l'article 6, tout bâtiment de mer...

... engins de plage.

Alinéa supprimé.

2° navires de guerre...

... de guerre ;

3° transports de troupes...

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>Loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.</p>	<p>des personnes appartenant aux forces armées, et ce pendant la durée de cette affectation exclusivement ;</p> <p>3° <i>Comme</i> navires affectés aux transports maritimes de défense, tous les navires dont l'Etat s'est assuré la disposition en vertu de l'ordonnance du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense ;</p> <p>4° <i>Comme</i> navires de l'Etat armés par des personnels militaires tous les navires armés en permanence par un équipage composé de militaires et affectés au service exclusif des armées.</p>	<p>... exclusivement ;</p> <p>4° navires affectés...</p> <p>... défense ;</p> <p>5° navires de l'Etat...</p> <p>... des armées.</p>
<p>Art. 3. — La délivrance, le renouvellement et la validation des titres de sécurité sont subordonnés à des visites du navire.</p>	<p>Art. 3</p> <p>La délivrance, le renouvellement et la validation des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution sont subordonnés à des visites du navire.</p>	<p>Art. 3</p> <p>La délivrance...</p> <p>... à des visites du navire effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.</p>
<p>Le départ du navire peut être interdit ou ajourné après visite au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage ou les personnes embarquées.</p>	<p>Au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage, les personnes embarquées ou le milieu marin, son départ peut être interdit ou ajourné après visite.</p>	<p>Au cas où...</p> <p>... le milieu marin et ses intérêts connexes, tels que définis par la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, son départ...</p> <p>... après visite.</p>
<p>Loi n° 76-517 du 14 juin 1976 modifiant la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.</p>	<p>Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder à ces visites ou y participer :</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>
<p>Art. 1^{er}. — Le troisième alinéa de l'article 3 de la loi du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>— Pour procéder à ces visites ou y participer, ont libre accès à bord de tout navire ;</p> <p>— Les administrateurs et officiers d'administration des affaires maritimes ;</p> <p>— Les médecins des gens de mer ;</p> <p>— Les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ;</p> <p>— Les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande ;</p>	<p>1° Les administrateurs des affaires maritimes ;</p> <p>2° Les inspecteurs de la navigation et du travail maritime ;</p> <p>3° Les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande ;</p> <p>4° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;</p>	

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Loi n°76-517 du 14 juin 1976 modifiant la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.

— Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;

— Les inspecteurs relevant du ministre des postes et télécommunications ;

— Les membres des commissions de visite ;

— Le personnel des sociétés de classification agréées ;

— Les gendarmes maritimes ;

— Les syndics des gens de mer, les agents de la surveillance des pêches maritimes et les gardes maritimes.

5° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;

6° Les médecins des gens de mer ;

7° Les fonctionnaires de l'administration des postes et télécommunications chargés du contrôle des installations radioélectriques ;

8° Les inspecteurs relevant de la Direction générale de l'aviation civile ;

9° Les contrôleurs des affaires maritimes (branche technique) ;

10° Les syndics des gens de mer ;

11° Les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;

12° Les gendarmes maritimes ;

13° Les membres des commissions de visite ;

14° Le personnel des sociétés de classification agréées.

Ces visites sont effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Alinéa supprimé.

Art. 2. — Le premier alinéa de l'article 4 de la loi du 20 mai 1967 susmentionnée est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les infractions aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires font l'objet d'un constat établi par les administrateurs et officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime. »

Loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.

En outre, les syndics des gens de mer, les gendarmes maritimes, les

Art. 4

Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, à la présente loi et aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires, font l'objet d'un constat établi par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime.

En outre, les contrôleurs des affaires maritimes (branche technique), les

Art. 4

Sans modification.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

agents de la surveillance des pêches et les gardes maritimes peuvent constater ces infractions sur les navires dont la jauge brute n'excède pas un maximum fixé par arrêté du ministre chargé de la marine marchande. Ils pourront également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires.

syndics des gens de mer, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes peuvent constater les infractions dans les domaines particuliers de leur compétence, sur les navires dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie réglementaire. Ils peuvent également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires.

Art. 5

Art. 5

Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article 4 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire. En ce qui concerne les infractions commises sur des navires français, les procès-verbaux sont transmis immédiatement au Procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie à l'administrateur des affaires maritimes du quartier d'immatriculation du navire.

Sans modification.

Les infractions aux dispositions des conventions dont la liste figure à l'article 6 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 immatriculé.

A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent.

Art. 6

Sera puni d'une amende de 1 000 F à 50 000 F le constructeur, l'armateur ou le propriétaire qui enfreint les stipulations des conventions internationales suivantes :

Sera puni...

... le constructeur, l'armateur, le propriétaire ou le capitaine...

... suivantes :

Sans modification.

— Convention n° 92 sur le logement des équipages, adoptée le 18 juin 1949 par l'Organisation internationale du travail, en ce qui concerne l'habitabilité et l'hygiène ;

— Convention internationale sur les lignes de charge faite à Londres le 5 avril 1966, en ce qui concerne les conditions de délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires ;

Sans modification.

Texte en vigueur

Loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.

Texte du projet de loi

— Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole du 17 février 1978, en ce qui concerne la délivrance des certificats de prévention de la pollution, l'organisation des contrôles des navires et les dispositions relatives à la prévention de la pollution, à l'exclusion des rejets ;

— Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974, en ce qui concerne la construction des navires, la protection contre l'incendie, les installations électriques, la sécurité de la navigation, le transport des grains et des marchandises dangereuses, les radio-communications, le sauvetage, la délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires ;

— Protocole relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 17 février 1978, en ce qui concerne la délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires, la construction des navires, la protection contre l'incendie, les installations électriques, la sécurité de la navigation.

La même peine est applicable à toutes les personnes qui participent aux opérations de chargement, de déchargement et d'emballage ainsi qu'aux opérations de manutention et qui ne respectent pas les stipulations des conventions internationales susmentionnées, en ce qui concerne le transport des grains et des marchandises dangereuses.

Art. 7

Sera puni d'une amende de 1 000 F à 100 000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou d'une de ces deux peines seulement tout armateur ou propriétaire de navire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité ou certificat de prévention de la pollution en cours de validité.

Propositions de la commission

Sans modification.

Sans modification.

Sans modification.

« La même peine est applicable aux responsables des opérations de chargement, de déchargement, d'emballage et de manutention qui ne respectent pas les stipulations des conventions internationales susmentionnées, en ce qui concerne le transports des grains, des marchandises dangereuses et des substances nuisibles. »

Art. 7

Sera puni...

... ou de l'une...

... en cours de validité.

Art. 5. — Sans préjudice des dispositions de l'article 6, est puni d'une amende de 500 F à 10 000 F tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions des décrets et règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.

Art. 6. — Est puni d'une amende de 1 000 F à 20 000 F et d'un emprisonne-

Texte en vigueur

Loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires (1).

ment d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement tout armateur ou propriétaire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité valable.

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires doivent faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers, dont ils assurent la conduite sous les peines prévues à l'alinéa précédent.

Le capitaine qui a commis une des infractions visées à l'article précédent ou au premier alinéa du présent article est passible des mêmes peines. Toutefois, le maximum de l'amende sera de 5 000 F et celui de l'emprisonnement de trois mois s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur ou du propriétaire.

Art. 7. — Les peines prévues aux articles 5 et 6 sont réduits de moitié en ce qui concerne les infractions aux prescriptions concernant les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux.

Art. 8. — Est puni d'une amende de 1 000 F à 20 000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité n'ayant pas obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage exigée.

Les mêmes peines sont applicables aux fabricants qui, ayant obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage pour un prototype de matériel de sécurité, livrent ensuite un matériel de série qui n'est pas identique à ce prototype.

Art. 9. — Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues aux articles précédents peuvent être portées au double en cas de récidive.

Texte du projet de loi

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires doivent faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers dont ils assurent la conduite, sous les peines prévues à l'alinéa précédent.

Le capitaine qui a commis une des infractions visées à l'article précédent ou au premier alinéa du présent article est passible des mêmes peines que le propriétaire ou l'armateur.

Art. 8

Sera punie d'une amende de 1 000 F à 100 000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage exigée.

Les mêmes peines sont applicables aux fabricants qui, ayant obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage pour un prototype de navire ou de matériel de sécurité ou de prévention de la pollution, livrent un matériel de série qui n'est pas identique à ce prototype.

Art. 9

Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues aux articles précédents peuvent être portées au double en cas de récidive.

Propositions de la commission

Alinéa sans modification.

Le capitaine qui a commis une des infractions visées au premier alinéa...

... de l'armateur.
Toutefois, le maximum de l'amende sera de 15 000 F et celui de l'emprisonnement de trois mois, s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre de l'armateur ou du propriétaire.

Art. 8

Sans modification.

Art. 9

Sans modification.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>Loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.</p>	<p>Art. 10</p>	<p>Art. 10</p>
<p>Art. 10. — Les dispositions de l'alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o de l'article 177 du code pénal sont applicables aux membres des commissions de visite prévues par un décret en Conseil d'Etat.</p> <p>Les dispositions de l'article 179 du même code sont applicables aux armateurs et aux propriétaires de navires ainsi qu'à leurs capitaines et autres représentants.</p> <p>Dans tous les cas, les deux derniers alinéas de l'article 180 du code pénal sont applicables aux faits prévus au présent article.</p>	<p>Les dispositions de l'alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, de l'article 177 du Code pénal sont applicables aux membres des commissions de visite prévues par un décret en Conseil d'Etat.</p> <p>Les dispositions de l'article 179 du même code sont applicables aux armateurs et aux propriétaires de navires ainsi qu'à leurs capitaines et autres représentants.</p> <p>Dans tous les cas, les deux derniers alinéas de l'article 180 du code pénal sont applicables aux faits prévus au présent article.</p>	<p>Sans modification.</p>
<p>Art. 11. — La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer.</p>	<p>Art. 11</p>	<p>Art. 11</p>
<p>Art. 12. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles de la présente loi et notamment les articles 1^{er}, 24 (alinéa 1), 26 (alinéas 1, 2, 3 et 5), 27, 28 et 29 de la loi du 6 janvier 1954 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.</p>	<p>La présente loi est applicable à la collectivité territoriale de Mayotte.</p>	<p>La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.</p>
<p>Art. 12.</p>	<p>Art. 12</p>	<p>Art. 12</p>
<p>Art. 13.</p>	<p>La loi n° 67-405 du 20 mai 1967 et la loi n° 76-517 du 14 juin 1976 qui l'a modifiée cesseront d'être applicables, sauf dans les territoires d'outre-mer, à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.</p>	<p>La loi n° 67-405 du 20 mai 1967... cesseront d'être applicables, à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.</p>
<p>Art. 13.</p>	<p>Art. 13</p>	<p>Art. 13</p>
<p>Art. 13.</p>	<p>Les dispositions de la présente loi qui concernent la prévention de la pollution entreront en vigueur le jour de l'entrée en vigueur pour la France de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telles qu'elle a été modifiée par le Protocole du 17 février 1978.</p> <p>Les autres dispositions de la présente loi entreront en vigueur à une date qui sera fixée par décret en Conseil d'Etat et au plus tard le 1^{er} septembre 1984.</p> <p>La référence de la présente loi est substituée à la référence à la loi du 20 mai 1967 dans tous les textes contenant une telle disposition.</p>	<p>Alinea sans modification.</p> <p>Alinea sans modification.</p> <p>La référence... à la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 dans tous les textes contenant une telle disposition.</p>

AMENDEMENTS

Article premier.

Amendement : Au second alinéa de cet article, remplacer les mots :

des navires énumérés au deuxième alinéa de l'article 2.

par les mots :

« des navires de guerre, des transports de troupes, des navires affectés aux transports maritimes de défense, des navires de l'Etat armés par des personnels militaires ».

Art. 2

Amendement : Rédiger ainsi cet article :

Sont considérés comme :

1° navires, sous réserve d'autres définitions données par les conventions internationales dont la liste est fixée à l'article 6, tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectuent une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationnent en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux saés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage ;

2° navires de guerre, tous les bâtiments, y compris les navires auxiliaires inscrits sur la liste officielle des bâtiments de guerre ;

3° transports de troupe, tous les navires affectés au transport des personnes appartenant aux forces armées, et ce, pendant la durée de cette affectation exclusivement ;

4° navires affectés aux transports maritimes de défense, tous les navires dont l'Etat s'est assuré la disposition en vertu de l'ordonnance du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense ;

5° navires de l'Etat armés par des personnels militaires, tous les navires armés en permanence par un équipage composé de militaires et affectés au service exclusif des armées.

Art. 3

Amendement : Au premier alinéa de cet article, après les mots :

« visites du navire »

compléter par les mots :

« effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat »

Amendement : Au second alinéa de cet article, après les mots :

« le milieu marin »

insérer l'expression :

« et ses intérêts connexes, tels que définis par la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, »

Amendement : Supprimer le dernier alinéa de cet article.

Art. 6

Amendement : Rédiger comme suit le début du premier alinéa de cet article :

Sera puni d'une amende de 1 000 F à 50 000 F le constructeur, l'armateur, le propriétaire ou le capitaine qui enfreint les stipulations des conventions internationales suivantes :
(le reste sans changement).

Amendement : Rédiger comme suit le dernier alinéa de cet article :

« La même peine est applicable aux responsables des opérations de chargement, de déchargement, d'emballage et de manutention qui ne respectent pas les stipulations des conventions internationales susmentionnées, en ce qui concerne le transport des grains, des marchandises dangereuses et des substances nuisibles. »

Art. 7

Amendement : Au premier alinéa de cet article remplacer les mots :

d'une

par les mots :

de l'une.

Amendement : Rédiger comme suit le troisième alinéa de cet article :

« Le capitaine qui a commis une des infractions visées au premier alinéa du présent article est passible des mêmes peines que le propriétaire ou l'armateur. Toutefois, le maximum de l'amende sera de 15 000 F et celui de l'emprisonnement de trois mois, s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre de l'armateur ou du propriétaire. »

Art. 11

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

La présente loi est applicable aux Territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.

Art. 12

Amendement : Après le mot :

« applicables, »

supprimer les mots :

« sauf dans les Territoires d'outre-mer. »

Art. 13

Amendement : Au dernier alinéa de cet article après les mots :

« a la loi »

insérer :

« n° 67-405 »