

N° 163

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 décembre 1978.

RAPPORT⁽¹⁾

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE (2) *chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à certaines infractions en matière de circulation maritime et complétant la loi du 17 décembre 1926 portant Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande.*

PAR M. JEAN-MARIE GIRAULT,

Sénateur.

(1) Le même rapport est déposé à l'Assemblée nationale, par M. Henri Baudouin, député, sous le numéro 797.

(2) Cette Commission est composée de : MM. Jean Foyer, député, président ; Léon Jozeau-Marigné, sénateur, vice-président ; Henri Baudouin, député ; Jean-Marie Girault, sénateur, rapporteurs.

Membres titulaires : MM. Charles Millon, Jean-Yves Le Drian, Jacques Piot, Maurice Charretier, Jean-Jacques Barthe, députés ; MM. Etienne Dailly, Yves Estève, Jean Geoffroy, Lionel de Tinguy, Pierre Marcihacy, sénateurs.

Membres suppléants : MM. Michel Aurillac, Jacques Richomme, Gérard Longuet, Alain Hauteceur, Jean Fontaine, Pierre Raynal, Jean-Pierre Pierre-Bloch, députés ; MM. Baudouin de Hauteclocque, Charles Lederman, Jacques Thyraud, Paul Pillet, Félix Ciccolini, Marcel Rudloff, Paul Girod, sénateurs.

Voir les numéros :

Sénat : 1^{re} lecture : 54, 65 et in-8° 21 (1978-1979).

2^e lecture : 110.

Assemblée nationale : 682, 737 et in-8° 94.

Navigation maritime. — Hydrocarbures - Marine marchande - Peines - Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande.

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission mixte paritaire, chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à certaines infractions en matière de circulation maritime et complétant la loi du 17 décembre 1926 portant Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande, s'est réunie le jeudi 14 décembre 1978 au Palais Bourbon.

Son bureau a été ainsi constitué :

- M. Jean Foyer, député, *président* ;
- M. Léon Jozeau-Marigné, sénateur, *vice-président* ;
- M. Henri Baudouin, député, et M. Jean-Marie Girault, sénateur, respectivement *rapporteurs* pour l'Assemblée nationale et le Sénat.

Après observations de MM. Henri Baudouin, Jean Foyer, Jean-Marie Girault et Pierre Marilhac, la Commission pris les décisions suivantes :

— *L'article 2, qui modifie l'article 63 du Code pénal et disciplinaire de la Marine marchande, a été adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale, laquelle étend le régime des sanctions aggravées aux navires transportant des substances dangereuses autres que les hydrocarbures.*

— *A l'article 3, qui insère un article 63 bis dans le Code pénal et disciplinaire de la Marine marchande, la Commission a retenu la rédaction de l'Assemblée nationale, après avoir décidé d'écarter la disposition qui avait été insérée entre le premier et le dernier alinéa de l'article 63 bis en vue de sanctionner le capitaine de tout navire qui n'aurait pas signalé au préfet maritime, lorsqu'il en a eu connaissance, la position et la nature des avaries d'un navire en difficulté, une telle disposition étant apparue peu réaliste et difficilement applicable.*

— *L'article 3 bis, introduit par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 80 du Code pénal et disciplinaire de la Marine marchande, a été maintenu.*

— *En revanche, l'article 3 ter, introduit par l'Assemblée nationale, obligeant, en cas de déroutement, à procéder à des visites d'inspection sur les navires en infraction, a été supprimé, compte tenu des difficultés d'application qui en résulteraient au regard de l'état actuel du droit international.*

En conséquence, la commission mixte paritaire vous demande d'adopter le texte reproduit à la suite du tableau comparatif ci-après.

TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par le Sénat

Art. 2.

Le troisième alinéa de l'article 63 de la loi susmentionnée du 17 décembre 1926 est remplacé par le nouvel alinéa suivant :

« Le capitaine de tout navire français ou étranger, qui aura enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures françaises soit les règles de circulation maritime édictées en application de la Convention internationale de Londres du 20 octobre 1972 en vue de prévenir les abordages en mer et relatives aux dispositifs de séparation de trafic, soit les règles édictées par les préfets maritimes en ce qui concerne les distances minimales de passage le long des côtes françaises sera puni d'une peine d'emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 à 50.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. Toutefois, lorsque l'infraction est commise par le capitaine d'un bâtiment français ou étranger transportant *des* hydrocarbures, l'amende est de 50.000 F à 1.000.000 F. »

Art. 3.

Il est ajouté à la loi susmentionnée du 17 décembre 1926 un article 63 bis ainsi conçu :

« Art. 63 bis. — Sera puni d'une peine d'emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 100.000 à 500.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement le capitaine de tout navire français ou étranger transportant *des* hydrocarbures, qui aura pénétré dans les eaux territoriales ou intérieures françaises sans avoir signalé au préfet maritime la date et l'heure d'entrée, la position, la route et la vitesse du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement et, le cas échéant, tout accident de mer, au sens des stipulations de la Convention de Bruxelles du 29 novem-

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Art. 2.

(Alinéa sans modification.)

« Le capitaine de tout navire français ou étranger, qui aura enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures françaises soit les règles de circulation maritime édictées en application de la Convention internationale de Londres du 20 octobre 1972 en vue de prévenir les abordages en mer et relatives aux dispositifs de séparation de trafic, soit les règles édictées par les préfets maritimes en ce qui concerne les distances minimales de passage le long des côtes françaises sera puni d'une peine d'emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 à 50.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. Toutefois, lorsque l'infraction est commise par le capitaine d'un bâtiment français ou étranger transportant *une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret*, l'amende est de 50.000 à 1.000.000 F. »

Art. 3.

(Alinéa sans modification.)

« Art. 63 bis. — Sera puni d'une peine d'emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 100.000 à 500.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement le capitaine de tout navire français ou étranger transportant *une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret*, qui aura pénétré dans les eaux territoriales ou intérieures françaises sans avoir signalé au préfet maritime la date et l'heure d'entrée, la position, la route et la vitesse du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement, et, le cas échéant, tout accident de mer, au

Texte adopté par le Sénat

bre 1969, dont il aura été victime. Sera puni des mêmes peines tout capitaine qui n'aura pas signalé au préfet maritime tout accident de mer dont son navire aura été victime alors qu'il naviguait dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

« Les peines édictées à l'alinéa précédent seront encourues par le capitaine de tout navire français ou étranger, qui, se trouvant dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, se sera, aux fins d'assistance ou de remorquage, porté au secours de tout navire transportant des hydrocarbures, sans avoir signalé au préfet maritime dès qu'il en a eu connaissance la position du navire en difficulté et la nature de ses avaries ou sans avoir tenu le préfet maritime informé du déroulement des opérations de secours. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale

sens des stipulations de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, dont il aura été victime. Sera puni des mêmes peines tout capitaine qui n'aura pas signalé au préfet maritime tout accident de mer dont son navire aura été victime alors qu'il naviguait dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

« Les peines édictées à l'alinéa précédent seront encourues par le capitaine de tout navire français ou étranger qui, se trouvant dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, n'aura pas signalé au préfet maritime dès qu'il en aura eu connaissance la position d'un navire en difficulté et, le cas échéant, la nature de ses avaries dès lors que ce navire pouvait être reconnu comme transportant des hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret.

« Les peines édictées à l'alinéa premier ci-dessus seront encourues par le capitaine de tout navire français ou étranger, qui, se trouvant dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, se sera, aux fins d'assistance ou de remorquage, porté au secours de tout navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret, sans avoir signalé au préfet maritime dès qu'il en a eu connaissance la position du navire en difficulté et la nature de ses avaries ou sans avoir tenu le préfet maritime informé du déroulement des opérations de secours. »

Art. 3 bis (nouveau).

La fin du premier alinéa de l'article 80 de la loi susmentionnée du 17 décembre 1926 est modifiée ainsi qu'il suit :

« ...soit sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, soit sur la route à suivre et les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment. »

Art. 3 ter (nouveau).

En cas de déroutement, le bateau devra rester dans le port où l'auront conduit les autorités côtières. Pendant son immobilisation, le bateau devra faire l'objet d'une visite d'inspection des autorités maritimes afin de relever toute anomalie.

**TEXTE ÉLABORÉ
PAR LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE**

.....

Art. 2.

(Adoption du texte de l'Assemblée nationale.)

Le troisième alinéa de l'article 63 de la loi susmentionnée du 17 décembre 1926 est remplacé par le nouvel alinéa suivant :

« Le capitaine de tout navire français ou étranger, qui aura enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures françaises soit les règles de circulation maritime édictées en application de la Convention internationale de Londres du 20 octobre 1972 en vue de prévenir les abordages en mer et relatives aux dispositifs de séparation de trafic, soit les règles édictées par les préfets maritimes en ce qui concerne les distances minimales de passage le long des côtes françaises sera puni d'une peine d'emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 à 50.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. Toutefois, lorsque l'infraction est commise par le capitaine d'un bâtiment français ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret, l'amende est de 50.000 à 1.000.000 F. »

Art. 3.

(Texte de la commission mixte paritaire.)

Il est ajouté à la loi susmentionnée du 17 décembre 1926 un article 63 bis ainsi conçu :

« Art. 63 bis. — Sera puni d'une peine d'emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 100.000 à 500.000 F, ou de l'une de ces deux peines seulement, le capitaine de tout navire français ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret, qui aura pénétré dans les eaux territoriales ou intérieures françaises sans avoir signalé au préfet maritime la date et l'heure d'entrée, la position, la route et la vitesse du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement et, le cas échéant, tout accident de mer au sens des stipulations de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, dont il aura été victime. Sera puni des mêmes peines tout capitaine

qui n'aura pas signalé au préfet maritime tout accident de mer dont son navire aura été victime alors qu'il naviguait dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

« Les peines édictées à l'alinéa précédent seront encourues par le capitaine de tout navire français ou étranger, qui, se trouvant dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, se sera, aux fins d'assistance ou de remorquage, porté au secours de tout navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret, sans avoir signalé au préfet maritime dès qu'il en a eu connaissance la position du navire en difficulté et la nature de ses avaries ou sans avoir tenu le préfet maritime informé du déroulement des opérations de secours. »

Art. 3 bis.

(Texte de l'Assemblée nationale.)

La fin du premier alinéa de l'article 80 de la loi susmentionnée du 17 décembre 1926 est modifiée ainsi qu'il suit :

« ... soit sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, soit sur la route à suivre et les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment. »

Art. 3 ter.

(Suppression du texte introduit par l'Assemblée nationale.)

.....