

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 mai 1976.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1) sur le projet de loi ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE relatif à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, et à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

Par M. Pierre MARCILHACY,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Léon Jozeau-Marigné, président ; Marcel Champeix, Baudouin de Hauteclocque, Jean Sauvage, Jean Auburtin, vice-présidents ; Jacques Pelletier, Louis Virapoullé, Jacques Eberhard, secrétaires ; Jean Bac, René Ballayer, Roger Boileau, Pierre Bouneau, Philippe de Bourgoing, Raymond Brosseau, Pierre Carous, Félix Ciccolini, Charles de Cuttoli, Etienne Dailly, Yves Estève, Henri Fréville, Jean Geoffroy, François Giacobbi, Jean-Marie Girault, Paul Guillard, Léopold Heder, Pierre Jourdan, Pierre Marcilhacy, James Marson, André Mignot, Jean Nayrou, Marcel Nuninger, Guy Petit, Hubert Peyou, Maurice Pic, Paul Pillet, Pierre Schiélé, Edgar Tailhades, Jacques Thyraud.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législature) : 1502, 2144 et in-8° 457.

Sénat : 266 (1975-1976).

MESDAMES, MESSIEURS,

Ainsi qu'en témoignent les divers projets de loi actuellement soumis à l'examen du Parlement, la protection de l'environnement constitue un des soucis majeurs de notre époque. Entre le respect absolu de la nature et l'utilisation abusive ou le gaspillage inconsidéré des ressources, il convient de rechercher un équilibre permettant à l'homme d'exercer ses activités, sans détruire le milieu qui l'entoure. La pollution de l'atmosphère, des fleuves ou de la mer, est donc un sujet de préoccupation de plus en plus important dont on trouvait déjà l'expression dans la loi du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution.

I. — LES PROBLÈMES DE LA POLLUTION MARINE

En ce qui concerne le milieu marin, de récents accidents viennent, à juste titre d'ailleurs, de sensibiliser une opinion passablement indifférente jusqu'à ces dernières années. La dernière affaire en date, la plus spectaculaire sans être sans doute la plus dangereuse, est le naufrage sur les côtes françaises de l'*Olympic Bravery*. D'ores et déjà, un contentieux a été engagé par la commune d'Ouessant et un expert a été nommé aux fins de constater l'étendue des dommages et rechercher les éventuelles responsabilités. L'armateur était assuré, les dégâts seront — au moins en partie — remboursés, mais la dégradation des sites et la destruction d'espèces rares constituent des atteintes irréparables à l'environnement.

Par ailleurs, il y a quelque temps déjà, le déversement par la Montedison de « boues rouges » (produits résultant de la fabrication d'oxyde de titane) en Méditerranée avait défrayé la chronique et provoqué de violentes réactions des pêcheurs corses ; cette affaire a été, pour une bonne part, à l'origine de la Convention de Barcelone signée en février dernier et qui régleme le déversement de ces produits.

Des actions contentieuses ont, par ailleurs, été intentées par les pêcheurs des régions concernées en baie de Seine et dans le Pas-de-Calais. Ces affaires ayant parfois été à l'origine de confusions, il n'est pas inutile d'en rappeler l'essentiel, étant précisé qu'en appli-

cation de l'article 2 de la loi du 16 décembre 1964 les immersions sont normalement soumises à autorisation du préfet.

En baie de Seine, deux catégories d'immersions sont pratiquées : celle des phosphogypses ou « boues jaunes » et celle des effluents provenant de la fabrication d'oxyde de titane. Pour les phosphogypses, le tribunal administratif de Rouen, donnant raison aux pêcheurs, a ordonné, le 28 novembre 1975, le sursis à exécution des arrêtés préfectoraux autorisant les immersions ; mais, le Président de la section du contentieux du Conseil d'Etat a mis fin, à titre provisoire, aux sursis à exécution prescrits par les jugements du tribunal administratif de Rouen. Pour les « boues rouges », les pêcheurs ont déposé divers recours gracieux devant le préfet, puis présenté des requêtes devant le tribunal administratif. Toutes ces requêtes ne sont pas encore jugées ; parmi celles qui le sont, l'une a débouté les pêcheurs pour une action fondée sur la loi de 1964, l'autre (en date du 5 mars 1976) a ordonné le sursis à exécution d'une autorisation préfectorale. Il a été fait appel de ce jugement devant le Conseil d'Etat.

Au large de Calais, les pêcheurs sont intervenus auprès du tribunal administratif de Lille, pour empêcher des déversements de boues rouges. Ils ont, le 2 mars 1976, été déboutés de leur action fondée sur la loi de 1964.

Ces diverses affaires illustrent bien les divers conflits d'intérêts entre :

- les industriels qui sont dans l'obligation de se débarrasser de leurs déchets ;
- les pêcheurs qui sont soucieux de préserver leurs moyens de subsistance, dégradés par l'immersion des déchets.

Les problèmes ainsi posés retiennent depuis longtemps l'attention des services ministériels concernés. C'est ainsi qu'en 1972 un rapport très complet a été élaboré par le Groupe interministériel des problèmes de la pollution de la mer. Il préconisait une meilleure coordination des activités administratives, la définition de normes techniques plus contraignantes, la mise en œuvre des moyens financiers susceptibles de contribuer efficacement à la lutte contre la pollution.

En conclusion, le rapport affirmait :

« La lutte contre la pollution de la mer constitue un aspect essentiel de la sauvegarde de l'environnement. Les océans, vastes mais vulnérables, doivent être protégés pour que l'humanité continue à tirer parti de leurs richesses sans déplacer irréversiblement leur équilibre écologique. »

En annexe à ses travaux, le comité avait d'ailleurs présenté un avant-projet de loi dont l'essentiel est repris dans le projet qui nous est aujourd'hui soumis. Ce projet de loi constitue l'un des instruments juridiques de droit interne destinés, en application des dispositions de la Convention d'Oslo du 15 février 1972, à associer effectivement la France à la lutte contre la pollution des mers et la dégradation du milieu naturel.

Nous nous référons, pour l'historique et l'état actuel du droit international, à l'excellent rapport déposé devant l'Assemblée Nationale par M. Baudouin, rapporteur de la Commission des lois.

Nous tenons, d'autre part, à préciser que le souci principal de votre Commission a été de veiller, très scrupuleusement, à ce que l'instrument législatif, que constitue le présent projet de loi, soit aussi efficace que possible et qu'il ne prête pas, autant que faire se peut, à contestations lors de son application. Il convient de noter ici que cette application sera loin d'être facile, car la loi interne ne peut s'appliquer que dans les limites du territoire national et des eaux territoriales. Or, les immersions qui se produisent sont effectuées en haute mer. Les sanctions ne peuvent donc avoir qu'un caractère indirect du moins en ce qui concerne les navires ne battant pas pavillon français ; ceux-ci, en effet, même en dehors des eaux territoriales restent sous contrôle de l'administration et de la juridiction françaises.

Ces difficultés d'exécution, qui n'apparaissent pas nettement actuellement, mais qui sont dans l'ordre logique des choses, jointes au caractère international de l'action envisagée, ont amené essentiellement votre Commission à choisir un seul département ministériel comme responsable des mesures d'application du texte. Celles-ci consistent, tout d'abord, en autorisations prévues à l'article 4 du projet de loi et aux articles 6 et 7 de la Convention d'Oslo. Rappelons que l'article 5 de ladite Convention interdit l'immersion des substances énumérées à l'annexe I, tandis que l'article 6, visant les substances répertoriées à l'annexe II, prévoit pour elles l'obtention d'un permis spécifique et que l'article 7 précise qu'un agrément, délivré par les autorités nationales compétentes, est indispensable pour tous les autres produits.

La logique de la construction juridique, tout autant que l'application stricte de la Convention, rendaient nécessaire la détermination, dans le texte de loi, de l'autorité responsable au sens du droit interne français. Il est apparu que le Ministère chargé de l'Environnement devait être expressément désigné. Faute d'une détermination légale de celui qui a qualité pour autoriser, il eût été nécessaire de renvoyer à un décret, mais alors le texte de loi aurait parlé d'autorisation sans même indiquer qu'elle devait émaner d'une autorité administrative nationale.

Nous ajouterons, également, qu'en choisissant un département ministériel déterminé, votre Commission a voulu bien marquer que, dans un domaine aussi grave, il fallait qu'il n'y ait pas de discussion ou de confusion sur les autorités responsables. Elle redoute, par-dessus tout, la pluralité qui est souvent source d'absence de prise de conscience formelle par les administrateurs en cause.

L'expérience prouve que le législateur doit être très rigoureux dans ce domaine et ce, d'autant plus que la délivrance d'une autorisation ou d'un refus commande l'application de dispositions de caractère pénal extrêmement rigoureuses et que l'ensemble s'inscrit dans une législation internationale de la mer à laquelle la France se doit, par vocation, d'apporter le meilleur concours.

En conclusion, votre Commission des lois exprime sa totale approbation au texte qui lui est soumis. Les modifications qu'elle propose, n'ont d'autre but que de renforcer l'efficacité des mesures juridiques de droit interne sans lesquelles les Conventions internationales n'ont pas d'effet.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

Cet article a pour objet, en cas d'immersion irrégulière, de déterminer les pénalités applicables ainsi que les responsables ou contrevenants aux dispositions des articles 5, 6 et 7 de la Convention d'Oslo, du 15 février 1972, et de l'article 4 du projet de loi.

En ce qui concerne les sanctions, il convient de remarquer que si les peines de prison sont lourdes, les peines d'amende paraissent en regard assez légères ; après avoir un moment songé à augmenter le montant maximum de ces amendes (fixé par le projet à 100.000 F seulement), votre Rapporteur a préféré le laisser à son niveau initial pour éviter des distorsions trop importantes avec les législations étrangères.

Quant aux infractions, elles sont de deux ordres :

- les unes concernent le droit international, à savoir le respect des dispositions de la Convention d'Oslo et plus particulièrement de ses articles 5, 6 et 7 ;
- les autres sont relatives au respect du droit interne, c'est-à-dire des règles posées par le présent projet de loi.

L'économie des articles 5, 6 et 7 de la Convention d'Oslo est la suivante :

- interdiction absolue d'immerger certains produits tels les composés organohalogénés, les composés organo-siliciés ainsi que le mercure, le cadmium et les plastiques persistants ;
- permis spécifique délivré dans chaque cas pour certains autres (par exemple, arsenic, plomb, ferrailles, cyanures, pesticides, etc.) ;
- agrément pour le reste.

Les personnes pénalement responsables sont, selon les règles du droit commun, le capitaine du navire, le commandant de bord de l'aéronef et la personne conduisant les travaux sur les plates-formes fixes ou flottantes. Votre Commission s'est interrogée sur le sens exact de ce mot « travaux ». Elle a finalement reconnu que la logique, la nature des opérations visées ainsi que les intentions des auteurs du projet

conduisaient à donner à ce mot non pas le sens de travaux en général mais le sens d'opérations d'immersion ; tel est l'objet du premier **amendement** déposé à cet article.

Votre Commission en a adopté un **second** qui est quant à lui d'ordre purement rédactionnel.

Toujours sur ce même article, mais à propos de l'ensemble du projet de loi, votre Commission fait observer qu'il est toujours préférable de commencer un texte par une définition complète des infractions et des règles à suivre, avant de déterminer les pénalités. Cependant, elle n'a pas cru devoir modifier l'architecture du projet, celle-ci s'inspirant de la loi du 26 décembre 1964 modifiée par la loi du 16 mai 1973 sur la répression des rejets d'hydrocarbures en mer.

Article 2.

L'article 8 de la Convention d'Oslo prévoit que le régime des interdictions et des autorisations applicables aux immersions n'est pas applicable en cas de force majeure.

Cependant, dans cette hypothèse, notification des immersions accidentelles doit être faite au préfet maritime ou à son représentant, les contrevenants à cette règle encourant des amendes dix fois moins fortes que celles qui sont prévues à l'article précédent.

Article 3.

Cet article a pour objet d'engager la responsabilité des propriétaires ou exploitants de navires, aéronefs, engins ou plates-formes dans deux cas :

- 1° l'infraction a été commise sur *leur ordre* et, dans cette hypothèse, les peines qu'ils encourrent sont celles visées à l'article premier, à cette réserve près qu'elles peuvent être portées au double ;
- 2° *ils n'ont pas donné l'ordre écrit* de se conformer aux dispositions de la présente loi et, en ce cas, ils peuvent être retenus comme complices.

L'Assemblée Nationale a ajouté un alinéa supplémentaire afin de permettre l'incrimination des représentants légaux ou dirigeants de fait des personnes morales. Sur ce point, il convient de noter, ainsi que l'a d'ailleurs fait M. Baudouin dans son rapport, que la jurisprudence retient déjà largement la responsabilité pénale du chef d'entreprise, et que cette responsabilité s'applique à d'autres affaires que

celles de pollution. C'est pourquoi votre Commission n'a pas cru devoir adopter la même position que l'Assemblée Nationale et que, **par amendement**, elle propose de supprimer cet alinéa.

Par ailleurs, elle a pensé que le propriétaire devait être retenu comme complice non seulement des infractions prévues à l'article premier, mais aussi de toutes celles visées par la loi et notamment la violation des conditions posées par les autorisations d'immersion (voir art. 6 du projet). Tel est l'objet du second **amendement** déposé au présent article, le premier d'entre eux étant un **amendement** de coordination avec le texte de l'article premier.

Article 4.

Cet article 4 constitue en fait le cœur du projet, puisque c'est lui qui détermine les règles relatives aux immersions conformément aux dispositions de la Convention d'Oslo.

Ainsi qu'il a été indiqué précédemment à propos de l'article premier, trois régimes sont prévus :

- interdiction totale ;
- permis spécifique ;
- agrément.

Il est à noter que l'essentiel de la matière (délivrance, utilisation, suspension et suppression des autorisations) est renvoyé à un décret en Conseil d'Etat. Tout en reconnaissant qu'il était difficile de donner plus de précisions, votre Commission regrette que le texte du projet de loi ne soit pas plus explicite.

Elle s'est, par contre, félicitée que soit prévue la possibilité de modifier, par décret, la liste des produits et substances visées aux annexes I et II de la Convention d'Oslo. Cette disposition devrait en effet permettre une adaptation rapide de notre législation à la Convention de Barcelone (lorsqu'elle sera ratifiée) et aux prochaines directives européennes.

Votre Commission a ensuite observé que le terme « autorisation » recouvrait à la fois le permis spécifique et l'agrément ; elle a reconnu qu'en pratique, il était difficile de les distinguer mais a cependant voulu inscrire dans la loi la responsabilité d'un seul département ministériel dont le Ministre aura qualité pour l'application des dispositions de la loi.

C'est pourquoi elle propose de confier au Ministre chargé de l'Environnement, et à lui seul (après qu'il ait éventuellement recueilli

contrat de droit privé, ne pouvant en aucun cas être habilitées à dresser procès-verbal.

Article 8.

Cet article a trait pour l'essentiel à la détermination des tribunaux compétents pour juger des infractions aux dispositions de la présente loi.

Votre Commission n'a pas entièrement partagé les scrupules qui ont, sur le même sujet, animé son homologue de l'Assemblée Nationale. Elle a décidé de scinder en deux cet article. Il est donc proposé que le nouvel article 8, qui ne fait que reprendre les règles habituelles en la matière, concerne exclusivement les procès-verbaux et soit adopté dans le texte voté par l'Assemblée Nationale.

Par contre, en ce qui concerne la compétence des tribunaux, votre Commission tient, ainsi qu'elle l'avait d'ailleurs fait dans le projet de loi sur la responsabilité civile des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à supprimer, pour les étrangers, la compétence du tribunal de la résidence de l'auteur de l'infraction. A cet effet, afin d'éviter des difficultés contentieuses, il est proposé de supprimer la compétence du tribunal de la résidence en ce qui concerne les propriétaires de navires étrangers. Sauf sur ce point, le texte de l'amendement élaboré par votre Commission qui, pour les raisons indiquées plus haut, propose par ailleurs de créer un article 9 A (nouveau), n'apporte aucune modification quant au fond.

Article 9.

L'article 9 n'appelle pas d'observation particulière. Il précise, ce qui est la règle normale, que l'Etat peut, en utilisant la procédure des contraventions de grande voirie, obtenir réparation des dommages causés au domaine public.

Article 10.

Cet article élargit la portée de la Convention d'Oslo. De par sa rédaction, les dispositions de la présente loi sont applicables :

- d'une part dans l'ensemble de nos eaux territoriales à tous les navires, aéronefs, plates-formes et engins étrangers ;
- d'autre part, dans l'ensemble de nos eaux territoriales et dans toutes les eaux internationales, aux opérations d'immer-

sion réalisées par les navires et aéronefs français et même par les navires et aéronefs étrangers lorsqu'ils ont chargé dans nos ports et aéroports.

Votre Commission a approuvé ces dispositions sous réserve de l'adoption d'un amendement tendant à insérer le mot « également », faute duquel la loi ne s'appliquerait pas dans la zone déterminée par la Convention d'Oslo, ce qui constituerait, il faut l'avouer, un singulier paradoxe.

Article 10 bis (nouveau).

Alors que la Convention d'Oslo permettait que les navires de guerre soient exclus de son champ d'application, la France a tenu à les soumettre aux dispositions de ladite Convention. Le projet de loi initial ne prévoyait aucune disposition spécifique, mais l'Assemblée Nationale a, sur proposition du Gouvernement, introduit cet article additionnel destiné à soumettre les navires et aéronefs militaires au contrôle des agents relevant du Ministère de la Défense. Il s'agit d'une disposition traditionnelle destinée à protéger le secret militaire et votre Commission ne peut que s'y rallier.

Article 11 A (nouveau).

Cet article additionnel résulte de l'adoption par l'Assemblée Nationale d'un amendement présenté par le Gouvernement à la suite de diverses propositions formulées par M. Guerneur, député du Finistère. Il est bien évident que ces dispositions ont pour origine les dégâts entraînés par le récent naufrage de l'*Olympic Bravery* ; leur objet est d'éviter le retour des lenteurs et des hésitations, à tous égards regrettables, qui ont entaché le déroulement de cette affaire. Désormais, le préfet pourra mettre en demeure le propriétaire du navire de prendre les mesures nécessaires pour mettre fin aux dangers encourus ; il pourra également, en cas d'urgence ou de défaillance du propriétaires, faire procéder à l'exécution d'office desdites mesures.

Votre Commission est tout à fait favorable à cette adjonction, bien qu'elle n'ait qu'un lointain rapport avec le projet de loi initial. Elle a toutefois déposé quatre **amendements** de forme à ce propos :

- le **premier** pour viser explicitement la Convention de Bruxelles sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, une autre Convention sur la responsabilité civile des pro-

Texte du projet de loi

Texte adopté par l'Assemblée Nationale

Propositions de la Commission

taire ou de l'exploitant du navire, de l'aéronef, de l'engin ou de la plate-forme, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni des peines prévues audit article, le maximum de ces peines étant toutefois porté au double.

Tout propriétaire ou exploitant d'un navire, d'un aéronef, d'un engin ou d'une plate-forme qui n'aura pas donné au capitaine, au commandant de bord ou à la personne assumant la conduite des travaux sur l'engin ou la plate-forme, l'ordre écrit de se conformer aux dispositions de la présente loi pourra être retenu comme complice des infractions prévues à l'article premier.

Art. 4.

L'immersion des substances et matériaux non visés à l'annexe I de la Convention d'Oslo est soumise à autorisation conformément aux dispositions des articles 6 et 7 de ladite Convention.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de délivrance, d'utilisation, de suspension et de suppression des autorisations visées à l'alinéa précédent en tenant compte des dispositions de l'annexe II et de l'annexe III de ladite Convention. *Ce décret précise, en tant que de besoin, les conditions d'application des dispositions de la Convention et de ses annexes.*

Les dispositions des articles 5 et 6 de la Convention d'Oslo pourront être rendues applicables, par décret en Conseil d'Etat, à des substances ou matériaux qui, bien que n'étant pas visés à l'annexe I ou à l'annexe II de ladite Convention, présentent des caractères analogues à ceux des substances et matériaux mentionnés auxdites annexes.

Dans tous les cas, les droits des tiers à l'égard des auteurs de pollution sont et demeurent réservés.

Alinéa sans modification.

Lorsque le propriétaire ou l'exploitant est une personne morale, la responsabilité prévue aux deux alinéas ci-dessus incombe à celui ou ceux des représentants légaux ou dirigeants de fait qui en assument la direction ou l'administration.

Art. 4.

Alinéa sans modification.

Un décret...

... dispositions de l'annexe II et de l'annexe III de ladite Convention.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Tout propriétaire...

... la conduite des opérations d'immersion sur l'engin...

... des infractions qui y sont prévues.

Alinéa supprimé.

Art. 4.

L'immersion...

... est soumise, conformément aux dispositions des articles 6 et 7 de ladite Convention, à autorisation délivrée par le Ministre chargé de l'Environnement.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Alinéa supprimé.
(Voir article 9 B.)

Texte du projet de loi

Art. 5.

L'embarquement ou le chargement de tous matériaux, substances ou déchets destinés à être immergés en mer fait l'objet d'une autorisation.

Les autorisations délivrées en vertu de l'article 4 ci-dessus valent autorisation d'embarquement ou de chargement.

Les peines prévues à l'article premier de la présente loi s'appliquent à l'encontre de tout capitaine de navire et de tout commandant de bord embarquant ou chargeant sur le territoire français, sans pouvoir justifier de l'autorisation prévue *aux deux alinéas précédents*, des substances, matériaux ou déchets destinés à l'immersion en mer.

Art. 6.

En cas de violation d'une ou de plusieurs conditions fixées par les autorisations prévues aux articles 4 et 5 de la présente loi, les peines édictées par l'article premier ci-dessus sont applicables, selon le cas, au titulaire de l'autorisation, au propriétaire des substances, matériaux et déchets destinés à l'immersion en mer, ou aux personnes visées respectivement aux articles premier, 3 et 5 de la présente loi.

Texte adopté par l'Assemblée Nationale

Art. 5.

Alinéa sans modification.

Alinéa supprimé.
(Voir art. 5 bis nouveau.)

Les peines prévues...

..., sans pouvoir justifier de l'une des autorisations prévues par la présente loi, des substances, matériaux ou déchets destinés à l'immersion en mer.

Art. 5 bis (nouveau).

Les autorisations d'immersion délivrées en vertu de l'article 4 valent autorisation d'embarquement ou de chargement au sens de l'article 5. Elles tiennent lieu également des autorisations prévues à l'article 2 alinéa 2 de la loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux, et à la lutte contre leur pollution.

Art. 6.

Sans modification.

Propositions de la Commission

Art. 5.

Sans préjudice du respect de toutes les prescriptions législatives ou réglementaires applicables à l'embarquement ou au chargement des matériaux, substances et déchets en cause, l'embarquement ou le chargement de tous matériaux, substances ou déchets destinés à être immergés en mer est subordonné à l'obtention d'une autorisation délivrée par le Ministre chargé de l'Environnement dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Alinéa supprimé.

Alinéa sans modification.

Art. 5 bis (nouveau).

Sans modification.

Art. 6.

Sans modification.

Texte du projet de loi

Texte adopté par l'Assemblée Nationale

Propositions de la Commission

Art. 9.

L'administration conserve la faculté de poursuivre selon la procédure des conventions de grande voirie la réparation des dommages causés au domaine public.

Art. 10.

Les dispositions de la présente loi sont applicables aux opérations d'immersion effectuées en dehors de la zone d'application de la Convention d'Oslo, soit en haute mer, soit dans les eaux territoriales et intérieures maritimes françaises.

Dans les eaux territoriales françaises et dans les eaux intérieures maritimes françaises, les dispositions de la présente loi s'appliquent aux navires, aéronefs, engins et plates-formes étrangers, même immatriculés dans un Etat non partie à ladite Convention.

Art. 9.

Sans modification.

Art. 10.

Sans modification.

Art. 10 bis (nouveau).

Le contrôle de l'application des dispositions de la présente loi aux navires et aéronefs militaires français est exercé par les agents relevant du Ministère de la Défense.

Les pénalités prévues par la présente loi sont applicables aux justiciables des juridic-

tion, soit par celui de la résidence de l'auteur de l'infraction, soit enfin par celui du lieu d'immatriculation.

Si les bâtiments, engins ou plates-formes sont étrangers, ou s'ils ne sont pas immatriculés, les infractions aux dispositions de la présente loi sont jugées, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel ils peuvent être trouvés.

S'il s'agit d'aéronefs, le tribunal du lieu de l'atterrissage après le vol au cours duquel l'infraction a été commise est également compétent.

Art. 9 B (nouveau).

Dans tous les cas, les droits des tiers à l'égard des auteurs de pollution sont et demeurent réservés.

Art. 9.

Sans modification.

Art. 10.

Les dispositions de la présente loi sont également applicables...

... français.

Alinéa sans modification.

Art. 10 bis (nouveau).

Sans modification.

tions militaires des forces armées conformément au Code de justice militaire et notamment à ses articles 2, 56 et 100.

CHAPITRE II (nouveau).

Dispositions relatives à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

Art. 11 A (nouveau).

Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer des dangers graves et imminents au sens de la Convention de Bruxelles du 26 novembre 1969, le propriétaire dudit navire, aéronef, engin ou plate-forme peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers.

Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans un délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais du propriétaire ou en recouvrer le montant du coût auprès de ce dernier.

Le Gouvernement déposera devant le Parlement, avant le 1^{er} janvier 1977, un rapport sur les dispositions qu'il aura arrêtées aux plans administratif, technique et financier pour mettre en œuvre, en cas de pollution marine accidentelle, des plans d'intervention d'urgence renforcés d'une application rapide.

Art. 11 A (nouveau).

Dans le cas...

... susceptibles de porter atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de la Convention de Bruxelles du 26 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, le propriétaire...

... dangers.

Alinéa sans modification.

Alinéa supprimé.
(Voir article 11 B.)

Art. 11 B (nouveau).

Le Gouvernement déposera devant le Parlement, avant le 1^{er} janvier 1977, un rapport sur les dispositions administratives, techniques et financières qu'il aura arrêtées pour mettre en œuvre, en cas de pollution marine accidentelle, des plans assurant une intervention d'urgence.

Article 4.

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

« L'immersion des substances et matériaux non visés à l'annexe I de la Convention d'Oslo est soumise, conformément aux dispositions des articles 6 et 7 de ladite Convention, à autorisation délivrée par le Ministre chargé de l'Environnement. »

Amendement : Supprimer le dernier alinéa de cet article.

Article 5.

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

« Sans préjudice du respect de toutes les prescriptions législatives ou réglementaires applicables à l'embarquement ou au chargement des matériaux, substances et déchets en cause, l'embarquement ou le chargement de tous matériaux, substances ou déchets destinés à être immergés en mer est subordonné à l'obtention d'une autorisation délivrée par le Ministre chargé de l'Environnement dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Article 7.

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

« ... les inspecteurs mécaniciens... »

insérer les mots :

« ... de la marine marchande, ... »

Amendement : Au septième alinéa de cet article, supprimer les mots :

« ... les chefs des stations météorologiques flottantes ; ... »

Article 8.

Amendement : Supprimer les quatre derniers alinéas de cet article.

Article additionnel 9 A (nouveau).

Amendement : Insérer un article additionnel 9 A (nouveau) ainsi rédigé :

« Les infractions aux dispositions de la présente loi sont jugées, pour les bâtiments, engins ou plates-formes français, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui de la résidence de l'auteur de l'infraction, soit enfin par celui du lieu d'immatriculation.

« Si les bâtiments, engins ou plates-formes sont étrangers, ou s'ils ne sont pas immatriculés, les infractions aux dispositions de la présente loi sont jugées, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel ils peuvent être trouvés.

« S'il s'agit d'aéronefs, le tribunal du lieu de l'atterrissage après le vol au cours duquel l'infraction a été commise est également compétent. »

Article additionnel 9 B (nouveau).

Amendement : Insérer un article additionnel 9 B (nouveau) ainsi rédigé :

« Dans tous les cas, les droits des tiers à l'égard des auteurs de pollution sont et demeurent réservés. »

Article 10.

Amendement : Dans le premier alinéa de cet article, entre le mot :

« ... sont... »

et le mot :

« ... applicables... »

insérer le mot :

« ... également... »

Article 11 A (nouveau).

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

« Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer des dangers graves et imminents susceptibles de porter atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de la Convention de Bruxelles du 26 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, le propriétaire dudit navire, aéronef, engin

ou plate-forme peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers. »

Amendement : Supprimer le dernier alinéa de cet article.

Article additionnel 11 B (nouveau).

Amendement : Après l'article 11 A (nouveau), insérer un article additionnel 11 B (nouveau) ainsi rédigé :

« Le Gouvernement déposera devant le Parlement, avant le 1^{er} janvier 1977, un rapport sur les dispositions administratives, techniques et financières qu'il aura arrêtées pour mettre en œuvre, en cas de pollution marine accidentelle, des plans assurant une intervention d'urgence. »

Chapitre additionnel III (nouveau).

Amendement : Avant l'article 11, insérer le nouvel intitulé suivant :

CHAPITRE III

« Disposition finale. »

Article 12 (nouveau).

Amendement : Supprimer cet article.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

CHAPITRE PREMIER

Dispositions relatives aux opérations d'immersion.

Article premier.

Sera puni d'une amende de 10.000 à 100.000 F et d'un emprisonnement de trois mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines seulement, et en cas de récidive du double de ces peines, tout capitaine d'un bâtiment français ou tout commandant de bord d'un aéronef français ou toute personne assumant la conduite des travaux sur les engins français ou plates-formes fixes ou flottantes sous juridiction française, relevant de l'article 19 de la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs signée à Oslo le 15 février 1972, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des articles 5, 6 et 7 de ladite Convention ou aux obligations imposées en vertu de l'article 4 de la présente loi.

Art. 2.

Dans les cas prévus à l'article 8-1 de la Convention internationale mentionnée à l'article premier ci-dessus, les immersions doivent être notifiées dans les plus brefs délais, par l'une des personnes visées à l'article premier, au préfet maritime ou son représentant sous peine d'une amende de 1.000 à 10.000 F.

Cette notification devra mentionner avec précision les circonstances dans lesquelles sont intervenues les immersions.

Art. 3.

Sans préjudice des peines prévues à l'article premier ci-dessus, si l'une des infractions a été commise sur ordre du propriétaire ou de l'exploitant du navire, de l'aéronef, de l'engin ou de la plate-forme, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni des peines prévues

audit article, le maximum de ces peines étant toutefois porté au double.

Tout propriétaire ou exploitant d'un navire, d'un aéronef, d'un engin ou d'une plate-forme qui n'aura pas donné au capitaine, au commandant de bord ou à la personne assumant la conduite des travaux sur l'engin ou la plate-forme, l'ordre écrit de se conformer aux dispositions de la présente loi pourra être retenu comme complice des infractions prévues à l'article premier.

Lorsque le propriétaire ou l'exploitant est une personne morale, la responsabilité prévue aux deux alinéas ci-dessus incombe à celui ou ceux des représentants légaux ou dirigeants de fait qui en assument la direction ou l'administration.

Art. 4.

L'immersion des substances et matériaux non visés à l'annexe I de la Convention d'Oslo est soumise à autorisation conformément aux dispositions des articles 6 et 7 de ladite Convention.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de délivrance, d'utilisation, de suspension et de suppression des autorisations visées à l'alinéa précédent en tenant compte des dispositions de l'annexe II et de l'annexe III de ladite Convention.

Les dispositions des articles 5 et 6 de la Convention d'Oslo pourront être rendues applicables, par décret en Conseil d'Etat, à des substances ou matériaux qui, bien que n'étant pas visés à l'annexe I ou à l'annexe II de ladite Convention, présentent des caractères analogues à ceux des substances et matériaux mentionnés aux dites annexes.

Dans tous les cas, les droits des tiers à l'égard des auteurs de pollution sont et demeurent réservés.

Art. 5.

L'embarquement ou le chargement de tous matériaux, substances ou déchets destinés à être immergés en mer fait l'objet d'une autorisation.

Les peines prévues à l'article premier de la présente loi s'appliquent à l'encontre de tout capitaine de navire et de tout commandant de bord embarquant ou chargeant sur le territoire français, sans pouvoir justifier de l'une des autorisations prévues par la présente loi, des substances, matériaux ou déchets destinés à l'immersion en mer.

Art. 5 bis (nouveau).

Les autorisations d'immersion délivrées en vertu de l'article 4 valent autorisation d'embarquement ou de chargement, au sens de l'article 5. Elles tiennent lieu également des autorisations prévues à l'article 2, alinéa 2, de la loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux, et à la lutte contre leur pollution.

Art. 6.

En cas de violation d'une ou de plusieurs conditions fixées par les autorisations prévues aux articles 4 et 5 de la présente loi, les peines édictées par l'article premier ci-dessus sont applicables, selon le cas, au titulaire de l'autorisation, au propriétaire des substances, matériaux et déchets destinés à l'immersion en mer, ou aux personnes visées respectivement aux articles premier, 3 et 5 de la présente loi.

Art. 7.

Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente loi :

- les administrateurs des affaires maritimes, les officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;
- les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés aux services maritimes ainsi que les agents desdits services commissionnés à cet effet ;
- les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines des arrondissements minéralogiques intéressés ;
- les officiers de port et officiers de port adjoints, les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;
- les commandants des bâtiments de la Marine nationale ;
- les fonctionnaires des corps techniques de l'Aviation civile, commissionnés à cet effet, les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat chargés

des bases aériennes, les chefs des stations météorologiques flottantes ;

- les ingénieurs des corps de l'armement, commissionnés à cet effet, les techniciens d'études et fabrication de l'aéronautique commissionnés à cet effet ;
- les agents des douanes ;

et à l'étranger :

- les consuls de France, à l'exclusion des agents consulaires.

Sont chargés de rechercher les infractions aux dispositions de la présente loi, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en informer soit un administrateur des affaires maritimes, soit un ingénieur des Ponts et Chaussées ou un ingénieur des travaux publics de l'Etat affectés à un service maritime, soit un officier de police judiciaire :

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

Art. 8.

Les procès-verbaux dressés conformément à l'article 7 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation. Ils sont transmis immédiatement au Procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie aux services intéressés.

Les infractions aux dispositions de la présente loi sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui de la résidence de l'auteur de l'infraction. Sont en outre compétents :

- s'il s'agit d'un bâtiment, engin ou plate-forme, soit le tribunal dans le ressort duquel il est immatriculé s'il est français, soit celui dans le ressort duquel il peut être trouvé s'il est étranger, ou s'il s'agit d'un engin ou plate-forme non immatriculé ;
- s'il s'agit d'un aéronef, le tribunal du lieu de l'atterrissage après le vol au cours duquel l'infraction a été commise.

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

Art. 9.

L'administration conserve la faculté de poursuivre selon la procédure des contraventions de grande voirie la réparation des dommages causés au domaine public.

Art. 10.

Les dispositions de la présente loi sont applicables aux opérations d'immersion effectuées en dehors de la zone d'application de la Convention d'Oslo, soit en haute mer, soit dans les eaux territoriales et intérieures maritimes françaises.

Dans les eaux territoriales françaises et dans les eaux intérieures maritimes françaises, les dispositions de la présente loi s'appliquent aux navires, aéronefs, engins et plates-formes étrangers, même immatriculés dans un Etat non partie à ladite Convention.

Art. 10 bis (nouveau).

Le contrôle de l'application des dispositions de la présente loi aux navires et aéronefs militaires français est exercé par les agents relevant du Ministère de la Défense.

Les pénalités prévues par la présente loi sont applicables aux justiciables des juridictions militaires des forces armées conformément au Code de justice militaire et notamment à ses articles 2, 56 et 100.

CHAPITRE II (nouveau).

Dispositions relatives à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

Art. 11 A (nouveau).

Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer des dangers graves et imminents au sens de la Convention de Bruxelles du 26 novembre 1969, le propriétaire dudit navire, aéronef, enfin ou plate-forme peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers.

Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans un délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais du propriétaire ou en recouvrer le montant du coût auprès de ce dernier.

Le Gouvernement déposera devant le Parlement, avant le 1^{er} janvier 1977, un rapport sur les dispositions qu'il aura arrêtées aux plans administratif, technique et financier pour mettre en œuvre, en cas de pollution marine accidentelle, des plans d'intervention d'urgence renforcés d'une application rapide.

Art. 11.

Les dispositions de la présente loi sont applicables aux territoires d'outre-mer. Les notifications prévues à l'article 2 ci-dessus sont faites au délégué du Gouvernement dans le territoire ou à l'un de ses représentants.

Art. 12 (nouveau).

I. — Les dispositions de la présente loi seront adaptées par décret en Conseil d'Etat, pour être rendues applicables aux entreprises françaises et étrangères qui déversent, à partir du territoire national ou dans les eaux territoriales françaises, les produits dangereux visés par la présente loi et par la Convention signée à Oslo le 15 février 1972 et approuvée par la France en vertu de la loi n° 73-1198 du 27 décembre 1973.

II. — Le Gouvernement français engagera, dès la promulgation de la présente loi, les négociations nécessaires sur le plan international afin que soit conclue au plus tôt une convention internationale permettant de contrôler et de réprimer l'immersion en mer des produits dangereux visés au I du présent article et qui polluent les rivages marins des pays autres que celui ou ceux à partir duquel ou desquels ces produits sont transportés en mer ou y sont immergés.