

N° 10

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 octobre 1986.

## 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 modifiant la loi du 17 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.*

Par M. Alphonse ARZEL,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jacques Larché, président; Félix Ciccolini, Charles de Cuttoli, Paul Girod, Louis Virapoullé, vice-présidents; Germain Authié, René-Georges Laurin, Charles Lederman, Pierre Salvi, secrétaires; MM. Guy Allouche, Alphonse Arzel, Gilbert Baumet, Christian Bonnet, Raymond Bouvier, Michel Charasse, Maurice Charretier, Henri Collette, Raymond Courrière, Etienne Dailly, Michel Darras, Marcel Debarge, Luc Dejoie, Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. François Giacobbi, Jean-Marie Girault, Paul Graziani, Hubert Haenel, Daniel Hoeffel, Charles Jolibois, Christian de La Malène, Bernard Laurent, Marc Lauriol, Guy Malé, René Monory, Hubert Peyou, Albert Ramassamy, Marcel Rudloff, Michel Rufin, Jacques Thyraud, Jean-Pierre Tizon, Dick Ukeiwé.

---

Voir le numéro :

Sénat : 431 (1985-1986).

Marine marchande.

## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>I. - Exposé général</b> .....	<b>3</b>
<b>II. - Commentaires d'articles :</b>	
<b>Article premier : (Art. 37 de la loi du 17 décembre 1926 modifiée     portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande)     Compétence « ratione loci » des juridictions appelées     à connaître des infractions maritimes</b> .....	<b>4</b>
<b>Article 2 : (Art. 63 de la loi du 17 décembre 1926 modifiée     portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande)     Sanctions des infractions aux règles de la circulation     maritime hors des eaux territoriales</b> .....	<b>6</b>
<b>III. - Tableau comparatif</b> .....	<b>8</b>

---

**Mesdames, Messieurs,**

**Dans les vingt dernières années, les côtes françaises ont à plusieurs reprises eu à souffrir des terribles conséquences de catastrophes maritimes de grande ampleur.**

**Il est alors apparu indispensable d'élaborer au plan international une réglementation facilitant la prévention de ce type d'accident. De cette volonté de négociation est notamment issue la Convention de Londres du 20 octobre 1972 pour la prévention des abordages en mer entrée en vigueur le 15 juillet 1977.**

**Cet accord détermine en fonction des conditions de visibilité et de la nature des navires concernés, les règles de circulation et de priorité qui doivent être respectées mais il ne définit pas les sanctions applicables. Chaque état partie demeure compétent en ce domaine.**

**Le présent projet de loi complète ce dispositif figurant à l'article 63 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande et résultant de l'article 2 de la loi n° 79-1 du 2 janvier 1979.**

**En vertu de ces dispositions, les infractions des ressortissants français ne peuvent être sanctionnées que lorsqu'elles sont commises dans les eaux territoriales. Il convient que le soient également celles commises dans les eaux internationales. Le texte qui nous est soumis propose également une nouvelle définition de la compétence ratione loci des tribunaux compétents en matière d'infractions maritimes.**

## COMMENTAIRES D'ARTICLES

### Article premier

(Art. 37 de la loi du 17 décembre 1926 modifiée  
portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande)

#### Compétence "ratione loci" des juridictions appelées à connaître des infractions maritimes

Il importe que la compétence géographique des tribunaux appelés à connaître des infractions maritimes soit très clairement définie. Le présent article complète les dispositions de l'article 37 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande définissant la compétence "ratione loci" des tribunaux concernés. Il s'agit, en application de l'article 25 du code précité, des juridictions de droit commun ou pour certaines contraventions ou délits des tribunaux maritimes commerciaux.

Dans le droit actuel, la compétence géographique est définie en fonction de quatre critères. Il s'agit du tribunal soit :

- de la résidence du prévenu ;
- du port où il a été débarqué ;
- du lieu où il a été appréhendé ;
- du port d'immatriculation du navire.

Ces dispositions sont maintenues par l'article premier qui ajoute deux nouveaux critères. Il est en effet apparu que le système n'était pas entièrement satisfaisant pour permettre la sanction des infractions commises par un navire étranger dans les eaux territoriales françaises en matière de régulation de la circulation prises en vertu de la Convention Colreg faite à Londres le 20 octobre 1972.

A priori le prévenu n'a pas de résidence en France et le navire n'est pas immatriculé en France, ce qui exclut deux des cas actuellement envisageables. Pour le reste, il est vraisemblable que le prévenu ne sera ni débarqué ni appréhendé. Dans ce cas, il est impossible de déterminer le tribunal compétent géographiquement.

L'article premier permet de confier cette compétence soit au tribunal du port où le navire a été conduit si celui-ci a été détourné. Cette pratique assez contraignante a été fréquemment mise en oeuvre dans les années 1970. Mais elle est de moins en moins utilisée de nos jours. De ce fait, il a été prévu que si le navire ne change pas de cap, le tribunal compétent est celui de la résidence administrative de l'agent verbalisateur. Sont considérés comme tels en application de l'article 25 du code :

" - les officiers de police judiciaire ;

- les administrateurs des affaires maritimes, les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat ; les inspecteurs de la navigation maritime, les syndic des gens de mer, les gardes maritimes, les agents du personnel de la surveillance des pêches maritimes et les gendarmes maritimes, et, en outre, s'il s'agit des délits prévus à l'article 78, par les agents de l'administration des douanes ;

- les capitaines des navires à bord desquels les crimes et délits ont été commis. "

Enfin, cet article reprend une disposition figurant d'ores et déjà dans le texte en vigueur et renvoyant les dossiers des mineurs de 18 ans aux juridictions compétentes pour l'enfance délinquante.

En application de l'article 3 de la loi du 24 mai 1951 : "sont compétents le tribunal pour enfants ou la cour d'assises des mineurs du lieu de l'infraction de la résidence du mineur du ou de ses parents ou tuteurs, du lieu où le mineur aura été trouvé ou du lieu où il a été placé soit à titre provisoire soit à titre définitif.

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

## Article 2

(Article 63 de la loi du 17 décembre 1926 modifiée  
portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande)  
**Sanctions des infractions aux règles de la circulation  
maritime hors des eaux territoriales**

L'étroitesse de certaines zones de trafic maritime très dense a partiellement occasionné de nombreuses catastrophes. Après l'accident de l'Amoco Cadiz, il a été décidé de confier au comité de la sécurité maritime, émanation de l'organisation maritime internationale (O.M.I.), la responsabilité d'instituer dans ces passages sensibles un système de régulation de la circulation. Plusieurs rails ont donc été instaurés à proximité des côtes françaises notamment dans la Manche.

A l'origine, ces dispositifs étaient pour la plupart situés dans les eaux territoriales, s'étendant, en application de la loi n° 71-1060 du 24 décembre 1971, "jusqu'à une limite fixée à 12 miles marins à partir des lignes de base" (correspondant à la laisse de basse mer). Il a malheureusement été constaté que ce système ne permettait pas d'exclure tout accident et pour renforcer la protection des côtes plusieurs rails ont été placés hors des eaux territoriales.

Ce déplacement entraîne d'importantes conséquences relatives au régime de sanction des infractions.

L'article 63 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande prévoit une peine de 1 mois à 2 ans de prison et / ou une amende de 500 F à 50 000 F. Pour les navires transportant des hydrocarbures ou des substances dangereuses l'amende peut s'élever de 50 000 à 1 000 000 F.

En pratique, les états côtiers sont compétents pour constater et sanctionner les infractions commises dans les eaux territoriales par tous les contrevenants. Aucune distinction n'est établie en fonction de leur nationalité. En revanche, dans les eaux internationales, l'état côtier peut seulement constater l'infraction et transmettre le procès-verbal aux autorités

compétentes de l'état dont le contrevenant est ressortissant. Il appartient à l'état du pavillon de juger ce délit et d'appliquer les sanctions nécessaires.

Dans tous les cas, le capitaine du navire est responsable.

La France a toujours mené une politique de contrôle assez stricte dont la mise en oeuvre se heurte pour les ressortissants français à un obstacle juridique auquel le présent article propose de remédier.

En effet, l'article 63 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande fixe les sanctions des infractions aux règles de circulation maritimes édictées par la convention de Londres du 20 octobre 1972 (COLREG) commises dans les seules eaux territoriales.

Aucune sanction n'est prévue à l'égard des contrevenants français commettant une infraction dans les eaux internationales.

L'article 2 leur étend les sanctions initialement applicables aux infractions commises dans les eaux territoriales.

Il n'a pas été envisagé que les territoires d'outre-mer, Mayotte et Saint-Pierre et Miquelon soient concernés par cette mesure car aucun dispositif de régulation de trafic n'a été ou ne risque d'être instauré à proximité de leurs eaux territoriales.

Votre commission des Lois vous demande d'adopter cet article sans modification.

•     •  
•

Sous le bénéfice des précédentes observations, votre commission des Lois vous demande d'adopter le présent projet de loi sans modification.

## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Loi du 17 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.</p>	Article premier.	Article premier.
<p>Art. 37 — La partie lésée a, pour tout crime ou délit, le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun conformément aux dispositions du Code de procédure pénale. Par dérogation à l'article 182 de ce code, la partie lésée ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal correctionnel, mais doit saisir le juge d'instruction.</p>	<p>Le deuxième alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 modifiée est rédigé ainsi qu'il suit :</p>	Sans modification.
<p>La juridiction compétente pour connaître de l'action publique ou de l'action civile est celle : soit de la résidence du prévenu, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit du port d'immatriculation du navire. Toutefois, s'il s'agit d'un mineur de dix-huit ans, la compétence est déterminée conformément aux dispositions spéciales relatives à l'enfance délinquante.</p>	<p>"La juridiction compétente pour connaître de l'action publique ou de l'action civile est celle : soit de la résidence du prévenu, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit du port d'immatriculation du navire, soit du port où le navire a été conduit, ou s'il n'a pas été conduit au port, celui de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction. Toutefois, s'il s'agit d'un mineur de dix-huit ans, la compétence est déterminée et conformément aux dispositions spéciales relatives à l'enfance délinquante."</p>	
<p>Art. 63 — Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire français ou étranger, qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales françaises, ne se conforme pas aux règlements et aux ordres émanant des autorités maritimes et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et d'une amende de 50 à 500 francs (0,50 à 5 F), ou de l'une de ces deux peines seulement.</p>		
<p>La même peine est encourue par toute personne embarquée sur un navire français qui, dans des eaux territoriales françaises, ne se conforme pas aux ordres régulièrement donnés par un consul général, consul ou vice-consul de France, par une autorité maritime qualifiée, ou par le commandant d'un bâtiment de guerre français.</p>		

Texte en vigueur

Loi du 17 décembre 1926 précitée.

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.

Si les infractions prévues au présent article ont été commises en temps de guerre, la peine peut être portée au triple, et la connaissance desdites infractions appartient aux tribunaux maritimes.

Texte du projet de loi

Art. 2.

Il est ajouté à l'article 63 de la loi du 17 décembre 1926 modifiée, après le troisième alinéa, un nouvel alinéa ainsi rédigé :

"Est puni des peines prévues par l'alinéa précédent le capitaine de tout navire français qui aura, hors des eaux territoriales ou intérieures françaises, enfreint 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."

Texte adopté par la Commission

Art. 2.

Sans modification.