



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5686

Projet de loi transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

Date de dépôt : 16-02-2007

Date de l'avis du Conseil d'État : 22-05-2007

Liste des documents

| Date | Description | Nom du document | Page |
|-------------|---|------------------------|-------------|
| 04-03-2008 | Résumé du dossier | Résumé | <u>3</u> |
| 16-02-2007 | Déposé | 5686/00 | <u>5</u> |
| 27-02-2007 | 1) Avis de la Chambre des Employés Privés (27.2.2007) 2) Avis de la Chambre de Travail (2.3.2007) | 5686/01 | <u>41</u> |
| 26-03-2007 | Avis de la Chambre de Commerce (26.3.2007) | 5686/02 | <u>50</u> |
| 22-05-2007 | Avis du Conseil d'Etat (22.5.2007) | 5686/03 | <u>53</u> |
| 05-11-2007 | Amendements gouvernementaux 1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (5.11.2007) 2) Exposé des motifs 3) Texte des amendement [...] | 5686/04 | <u>56</u> |
| 04-12-2007 | Avis complémentaire du Conseil d'Etat (4.12.2007) | 5686/05 | <u>64</u> |
| 24-01-2008 | Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Sports Rapporteur(s) : | 5686/06 | <u>67</u> |
| 04-03-2008 | Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (04-03-2008) Evacué par dispense du second vote (04-03-2008) | 5686/07 | <u>79</u> |
| 31-12-2008 | Publié au Mémorial A n°51 en page 742 | 5686 | <u>82</u> |

Résumé

N° 5686 Résumé

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de transposer en droit luxembourgeois deux textes communautaires visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

Le Luxembourg est directement concerné par toute nouvelle législation européenne ou internationale en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement marin du fait qu'il s'est doté, a côté du registre public des navires de plaisance créé par une loi du 23 septembre 1997, par le biais de la loi du 9 novembre 1990, d'un registre public maritime. Depuis la création de ce registre, un nombre toujours croissant de navires commerciaux sillonnent les mers et les océans sous drapeau luxembourgeois.

A titre de référence, la flotte marchande battant pavillon luxembourgeois comptait 148 navires (navires de croisière, vraquiers, porte-conteneurs, bateaux-citerne, etc.) fin 2007, représentant un tonnage total d'environ 932.000t.

5686/00

N° 5686**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

* * *

*(Dépôt: le 16.2.2007)***SOMMAIRE:**

| | <i>page</i> |
|--|-------------|
| 1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (2.2.2007)..... | 2 |
| 2) Exposé des motifs | 2 |
| 3) Texte du projet de loi..... | 8 |
| 4) Commentaire des articles | 11 |
| 5) Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires | 14 |
| 6) Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions | 20 |
| 7) Tableau de correspondance | 33 |

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

Palais de Luxembourg, le 2 février 2007

*Le Ministre de l'Economie
et du Commerce extérieur,*

Jeannot KRECKE

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national:

- la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions;
- la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

*

1. LE CONTEXTE

1.1. Le contexte général

La directive 2005/35/CE et la décision-cadre 2005/667/JAI soumis à transposition ont pour objet de rapprocher, voire d'harmoniser au maximum les différentes législations des Etats membres de l'Union Européenne afin de sanctionner pénalement les responsables au sens large de certaines pollutions causées par les navires. Il y a lieu de constater que la décision-cadre, datée du 12 juillet 2005, prétend compléter la directive tout en indiquant la date de cette dernière, à savoir 7 septembre 2005!

La Convention de Londres du 2 novembre 1973 „pour la prévention de la pollution par les navires“, entrée en vigueur le 2 octobre 1983 (désignée par Convention MARPOL 73/78, ci-après „MARPOL“), élaborée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), couvre plusieurs produits ou substances dont le rejet pollue gravement le milieu maritime. Le Luxembourg a approuvé la convention MARPOL par la loi du 9 novembre 1990. MARPOL se borne à demander aux Etats contractants d'établir des „peines qui, par leur rigueur, soient de nature à décourager les contrevenants éventuels...“ sans autrement spécifier la nature et le caractère de ces peines en cas d'infraction.

Si la réglementation internationale peut apparaître très stricte à certains égards, le constat demeure que les comportements n'ont pas pour autant évolué en raison d'un dispositif peu dissuasif pour les contrevenants. Ainsi notamment la convention MARPOL est-elle mise en oeuvre différemment d'un Etat membre à l'autre, de sorte qu'une harmonisation s'avère nécessaire au niveau communautaire, (...) (voir considérant 3 de la directive 2005/35/CE).

Afin de pallier aux insuffisances constatées, l'Union Européenne a créé un cadre juridique obligeant les Etats membres à sanctionner pénalement et/ou autrement les déversements d'hydrocarbures et de

substances nocives effectués par des navires. Cette réglementation comprend deux instruments différents:

- l'introduction dans le droit communautaire des règles internationales applicables en matière de rejets polluants provenant des navires et qui fait l'objet de la directive 2005/35/CE. Moyennant certaines adaptations, la directive est fondée sur le texte MARPOL et a essentiellement pour objet d'incriminer certains comportements;
- l'obligation pour les Etats membres de mettre en place un système de sanctions en cas d'infraction en fixant la nature et le caractère de ces sanctions et qui fait l'objet de la décision-cadre 2005/667/JAI.

En matière de pollution maritime, les deux textes visent à renforcer la sécurité des mers et la protection de l'environnement. Ils rendent compte de la nécessité toujours plus grande d'approfondir les règles existantes et leur application correcte, en remédiant aux carences constatées. Il s'agit de franchir un pas décisif vers l'harmonisation du droit principalement pénal des Etats membres grâce à des instruments internationaux à caractère obligatoire et d'assurer l'application des conventions internationales par des mesures législatives harmonisées dans une large mesure dans tous les pays membres pour sanctionner des faits qui nuisent gravement à l'environnement.

1.2. Le contexte institutionnel européen

1.2.1. Les limites à la compétence pénale de la Communauté

Selon une jurisprudence constante (voir notamment l'arrêt du 11 novembre 1981 dans l'affaire 203/80, *Casati*, point 27, et l'arrêt du 16 juin 1998 dans l'affaire C-226/97, *Lemmens*, point 19), la CJCE admet, que la législation pénale et les règles de procédure pénale ne relèvent en principe pas de la compétence de la Communauté européenne, à défaut d'attribution expresse d'une compétence générale en la matière. A l'inverse, la coopération judiciaire et policière en matière pénale entre dans le champ d'application de l'Union européenne sur base du titre VI du Traité sur l'Union européenne (ci-après TUE) en particulier l'article 31.

C'est sur cette base juridique que le Conseil a, par la décision-cadre 2003/80/JAI du 27 janvier 2003 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal, obligé les Etats membres à prévoir des sanctions pénales pour les infractions graves au droit de l'environnement.

La Commission a introduit auprès de la CJCE un recours en annulation contre cette décision-cadre en raison d'une indication erronée de la base juridique.

Par un arrêt en date du 13 septembre 2005 la CJCE a annulé la décision-cadre 2003/80/JAI du 27 janvier 2003. Selon la CJCE, l'article 47 du TUE interdit de porter atteinte aux compétences communautaires „du premier pilier“ dont la protection de l'environnement. Or, en raison de ses finalités et de son objet principal, la décision-cadre (reposant sur „le troisième pilier“) empiète sur ces compétences et doit donc être annulée.

Suite à cette décision, la question de la légalité de la décision-cadre 2005/667/JAI (celle qu'il y a lieu de transposer dans notre droit interne à l'heure actuelle) s'est également posée. Le 23 novembre 2005, la Commission a saisi la CJCE d'un recours en annulation concernant (notamment) la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005. Sauf à envisager un revirement jurisprudentiel (peu probable) de la CJCE, le recours introduit par la Commission devrait lui-aussi, pour les mêmes motifs que ceux repris dans la décision du 13 septembre 2005, aboutir à l'annulation de la décision-cadre 2005/667/JAI.

Ainsi donc, les limites des normes communautaires en la matière ne sont pas clairement définies. La CJCE précise que si la décision-cadre régit les incriminations, elle laisse aux Etats membres le choix des sanctions pénales applicables. Ces sanctions doivent être „dissuasives, proportionnées et effectives“ (point 49 de l'arrêt). Le principe est en effet qu'il pèse sur les Etats membres une obligation de résultat. Le droit communautaire peut certes prévoir la pénalisation de certains comportements, il doit cependant laisser à la compétence des Etats membres une certaine latitude en ce qui concerne la définition et l'application des sanctions (voir notamment CJCE, 21 septembre 1989, affaire 68/88, Commission contre République hellénique).

La CJCE semble donc restreindre la compétence communautaire dans le domaine d'une harmonisation du droit pénal.

Face aux problèmes relatés et en présence de l'action en annulation de la décision-cadre, l'opportunité d'une transposition de celle-ci fait l'objet d'avis opposés dans différents Etats membres. Le gouvernement luxembourgeois s'est résolu à une transposition complète, la directive ne remplissant pleinement son but que dans le cas de sanctions efficaces et harmonisées au maximum en cas d'infraction. Une absence d'harmonisation pourrait, en cas d'infraction et dans un espace international dans lequel la compétence internationale n'est pas toujours clairement définie, créer une injustice profonde selon le juge qui se déclarera compétent et amener des sujets malveillants à diriger l'action vers un pays plutôt que vers un autre.

1.2.2. Les obligations européennes: le respect des délais de transposition

Nonobstant l'insécurité juridique qui règne, le Grand-Duché de Luxembourg ne saurait accuser un retard dans la transposition de la directive et de la décision-cadre. En effet, un recours en annulation ne dispense nullement les Etats membres de leur obligation de transposer le texte dans les délais impartis. Aux termes des articles 227 et 228 du TUE, en cas de non-transposition, l'Etat membre peut faire l'objet d'un recours en manquement devant la CJCE par la Commission européenne ou un autre Etat membre. Le délai de transposition est en l'espèce fixé au 1er mars 2007 (voir à ce sujet le rectificatif à la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, JO de l'Union Européenne L 255 du 30 septembre 2005).

*

2. CONTENU DES INSTRUMENTS EUROPEENS

Les deux instruments européens, par ailleurs complémentaires, ont pour objet de définir les infractions au niveau pénal, de retenir le principe de sanctions pénales et/ou autres à mettre en place, de préciser et d'harmoniser au maximum les sanctions applicables, le tout dans la limite des règles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982 et approuvée au Luxembourg par la loi du 28 juillet 2000 (ci-après „UNCLOS“).

2.1. La directive: résumé de son objet et des mesures proposées

La directive a pour objet la protection de l'environnement marin par le renforcement du cadre répressif à l'encontre des responsables de rejets illicites.

Elle préconise une mise en oeuvre harmonisée au niveau communautaire de la convention MARPOL.

Elle définit les rejets de substances polluantes en se basant sur la convention MARPOL et prévoit que toute personne (civile et morale) responsable de tels rejets illicites devra faire l'objet de sanctions appropriées. MARPOL ne mentionne que l'armateur et le capitaine; la directive prévoit des sanctions à l'encontre de „quiconque cause ou contribue à causer une pollution marine“: propriétaire ou capitaine du navire, propriétaire de la cargaison, société de classification ou toute autre personne impliquée.

MARPOL exige l'intention de provoquer un dommage ou encore la conscience qu'un dommage résulterait probablement de l'action. La directive sanctionne toute pollution qu'elle soit intentionnelle ou qu'elle ait été causée par imprudence ou par négligence grave.

MARPOL fait obligation aux Etats d'instaurer des sanctions d'une sévérité adéquate, afin de dissuader les contrevenants potentiels. Aux termes de la directive, les sanctions doivent être proportionnées, effectives et dissuasives; elles peuvent être de nature pénale ou administrative. La décision-cadre précise la nature et le quantum desdites sanctions.

En présence de l'article 9 de la directive qui exige l'application de ses dispositions en respectant le droit international applicable, le problème de la conformité de la directive et surtout de la décision-cadre avec la convention UNCLOS en son article 230 paragraphes 1 et 2 se pose.

L'article 230 de UNCLOS ne prévoit en effet que des seules peines pécuniaires dans certains cas alors que la décision-cadre exige des peines d'emprisonnement. L'article 230, paragraphe 1 dit que „Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pol-

lution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale“. Le paragraphe 2 précise quant à lui que „Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d’infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans la mer territoriale, sauf s’il s’agit d’un acte délibéré et grave de pollution“. Il en résulte que les peines privatives de liberté sont toujours exclues en ce qui concerne les navires étrangers, „au-delà de la mer territoriale“ et, même en mer territoriale, en l’absence d’un acte délibéré et grave de pollution.

Dans la mesure où la décision-cadre en son article 4 prévoit des peines d’emprisonnement maxima, rien ne s’oppose à la mise en place additionnelle d’amendes. Le projet de loi en prévoyant en son article 4 des amendes, avec ou sans peine d’emprisonnement, assure le respect du droit international tout en permettant au juge de condamner à des amendes uniquement ceux qui autrement, sur base de l’article 230 UNCLOS, échapperaient à toute punition.

Les instruments communautaires à transposer sont également compatibles avec l’article 231 UNCLOS qui traite de la notification à l’Etat du pavillon et aux autres Etats concernés. Ce texte précise que „Les Etats notifient sans tarder à l’Etat du pavillon et à tout autre Etat concerné toutes les mesures prises à l’encontre des navires étrangers en application de la section 6, et soumettent à l’Etat du pavillon tous les rapports officiels concernant ces mesures (...)“.

2.2. La décision-cadre: résumé des mesures proposées

Les incriminations ayant été définies par la directive, la décision-cadre fixe d’une part les sanctions à mettre en place face à des personnes physiques; elle détermine d’autre part une responsabilité des personnes morales et mentionne ici encore les sanctions à mettre en place. Elle oblige encore les Etats membres à établir leur compétence juridique face aux infractions incriminées et à se conformer à un système de communication entre Etats membres, d’où la nécessité de désigner des points de contact.

La décision-cadre oblige également les Etats membres à punir, en conformité avec le droit international, les complices ainsi que ceux ayant incité d’autres à commettre l’infraction.

2.2.1. Concernant les personnes physiques

Toujours sous réserve des dispositions de la Convention UNCLOS, des sanctions pénales sont obligatoires pour les Etats membres, d’autres sanctions ou mesures sont facultatives (articles 4.1 et 4.3 de la décision-cadre).

Une première distinction concerne les infractions intentionnelles (articles 4.4 et 4.5) et celles commises par négligence grave (articles 4.6 et 4.7).

Une deuxième distinction repose sur le fait de savoir si le rejet en lui-même a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci avec ou sans atteinte corporelle à une personne physique.

2.2.2. Responsabilité des personnes morales

La décision-cadre oblige les Etats membres à mettre en place des mesures tendant à la responsabilité des personnes morales au profit desquelles les infractions ont été commises, ce par des personnes physiques ayant un pouvoir de direction dans l’entreprise (article 5.1). Le manque de surveillance ou de contrôle d’une telle personne physique par la personne morale doit également entraîner la responsabilité de la personne morale (article 5.2).

Les sanctions (dans le cas de l’article 6.1) et les sanctions et mesures effectives (dans le cas de l’article 5.2) doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Dans le cadre de l’article 6.1, les amendes varient entre un maximum de 150.000 à 300.000 EUR et, dans les cas les plus graves ainsi qu’en cas d’infraction intentionnelle, entre un maximum de 750.000 à 1.500.000 EUR. Cette amende peut être fonction du chiffre d’affaires de la personne morale, de l’avantage financier résultant de l’infraction ou encore de „toute autre valeur chiffrée indiquant la situation financière de la personne morale“ (article 6.3).

La responsabilité des personnes morales constitue un principe nouveau dans notre système de droit, principe qui devrait trouver application dans un texte de loi séparé à mettre en place et à voter par la

chambre des députés au plus tard au moment du vote du projet annexé. Le problème sera traité plus en détail ci-dessous en rapport avec la décision-cadre.

2.2.3. Compétence juridictionnelle

L'article 7 détermine les cas dans lesquels chaque Etat membre doit établir sa compétence. Une exclusion ou compétence restrictive est possible en ce qui concerne les ressortissants de l'Etat concerné et les personnes morales dont le siège est situé sur son territoire (points d et e de l'article 7.1).

En cas de compétence multiple, il appartient aux Etats concernés de coordonner leurs actions sur base de points de rattachement (articles 7.5 et 7.6).

*

3. LA TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE ET DE LA DECISION-CADRE

3.1. Eléments donnant lieu à transposition ou à ne pas prendre en compte

3.1.1. La directive

Pays sans littoral et sans port international, une partie du texte de la directive ne concerne que de façon indirecte le Grand-Duché du Luxembourg. A ce titre, les articles 6, 7 et 10 ne seront pas transposés.

Les articles 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 et 18 ne seront pas transposés alors qu'ils ne contiennent que des prescriptions s'adressant aux seules institutions communautaires, le cas échéant dans leurs rapports avec les administrations nationales.

3.1.2. La décision-cadre

3.1.2.1. L'échelle des peines

Au Luxembourg, les peines d'emprisonnement et d'amende prévues à l'article 126 de la loi du 9 novembre 1990 (voir également l'article 52 de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande) et le renvoi à des peines plus fortes prévues par le Code pénal ou d'autres lois spéciales ne permettent pas de couvrir l'ensemble des faits qu'il s'agit d'incriminer, soit que la sanction n'est pas assez forte, soit qu'elle ne correspond pas à la spécificité de l'incrimination.

En ce qui concerne les peines d'emprisonnement visées à l'article 4 de la décision-cadre, les incriminations proposées dans le présent projet de loi tiennent compte des lignes directrices imposées par l'instrument européen et des principes du droit pénal. Ont été pris en compte:

- le caractère volontaire ou involontaire de l'infraction,
- les conséquences de la pollution sur l'environnement (notions de „cas de moindre importance“, de „cas graves“ et des „cas les plus graves“),
- le fait que la décision-cadre n'a pas vocation à harmoniser les minima, les pays restant à cet égard parfaitement libres. Seuls les niveaux des peines maximales en la matière sont harmonisés, en fonction de la gravité de l'acte,
- le fait que la peine détermine la nature de l'infraction (contravention, délit, crime) et détermine ainsi la compétence juridictionnelle.

Les choix qui ont été opérés permettent de considérer la plus grande majorité des peines comme des peines correctionnelles, correspondant à des délits dont la compétence est attribuée aux chambres correctionnelles, à l'exception des cas où les infractions ont entraîné la mort ou de graves lésions à des personnes. Dans ces hypothèses, il y a lieu de considérer l'acte comme un crime dont la compétence est attribuée aux chambres criminelles des tribunaux d'arrondissement.

Plus spécifiquement en ce qui concerne les amendes, celles-ci sont moins élevées à l'encontre des personnes physiques qu'à l'égard des personnes morales. Il serait inopportun de prévoir des amendes trop élevées notamment envers le capitaine du navire qui n'agit pas dans son propre intérêt; par contre

ce sont les sociétés propriétaires des navires qui peuvent tirer un bénéfice considérable par des rejets illicites et qui ont des moyens financiers importants. Ainsi, la mise en place d'amendes importantes à l'encontre des personnes morales les incite à éviter de tels rejets et à donner des instructions en ce sens à leurs salariés.

3.1.2.2. *La responsabilité des personnes morales*

Les articles 5 et 6 de la décision-cadre posent le principe de la responsabilité des personnes morales et prévoient des sanctions obligatoires applicables à ces dernières. L'article 6.1.(a) précise certes que les amendes à l'encontre des personnes morales puissent être „pénales ou non“; on voit cependant mal comment des amendes de nature non pénale puissent atteindre le montant maximum de 1.500.000 EUR.

Au moment de la rédaction des présentes, un projet de loi instituant un régime complet de la responsabilité des personnes morales est en voie d'élaboration. Le projet de loi actuel se limite par conséquent à fixer les peines applicables aux personnes morales en cas de rejet en mer de substances dangereuses.

Concernant les sanctions autres que les amendes pénales ou non, l'article 6.1(b) et notamment l'expression utilisée „éventuellement, dans tous les cas“ ne permet pas de dire avec certitude si de telles sanctions sont obligatoires ou non. La mise en place de telles mesures nécessiterait le cas échéant une modification de la loi sur les sociétés commerciales.

3.1.2.3. *Articles non transposés*

Les articles 10, 11, 12 de la décision-cadre ne seront pas transposés car ils ne contiennent que des dispositions s'adressant aux seules institutions communautaires, le cas échéant dans leurs rapports avec les administrations nationales et n'ont aucun effet juridique à l'égard des administrés.

Le Grand-Duché ne disposant ni de littoral, ni de port, l'article 7 de la loi-cadre ne sera que partiellement transcrit. Il serait en effet complètement inutile de se référer à une infraction commise sur le territoire luxembourgeois (article 7.1 (a)) ou encore à une infraction commise hors du territoire luxembourgeois, mais qui entraîne ou qui risque d'entraîner la pollution de notre territoire national.

Enfin, l'article 5 de la décision-cadre ne sera pas transposé, du moins dans le cadre de la présente loi. Le Ministre de la Justice a en effet décidé d'instituer un régime complet de la responsabilité pénale des personnes morales, transposant ainsi diverses décisions-cadres de l'UE, y compris la décision-cadre 2005/667/JAI.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et l'interaction des sanctions en cas d'infraction;

Vu la décision-cadre 2005/667/JAI du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction des sanctions en cas d'infractions;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Art. 1er.– Définitions

Aux fins de la présente loi on entend par:

1. „MARPOL 73/78“, la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978, dans sa version actualisée;
2. „substances polluantes“, les substances visées aux annexes I (hydrocarbures) et II (substances liquides nocives) de MARPOL 73/78;
3. „rejet“, tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, visé à l'article 2 de MARPOL 73/78;
4. „navire“, un bâtiment de mer, indépendamment de son pavillon, de quelque type que ce soit, exploité en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants;
5. „Convention sur le droit de la mer“, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

Art. 2.– Champ d'application

La présente loi s'applique, conformément au droit international, aux rejets de substances polluantes dans:

- les eaux intérieures, y compris les ports, d'un Etat membre de la Communauté européenne, dans la mesure où le régime MARPOL est applicable;
- les eaux territoriales d'un Etat membre de la Communauté européenne;
- les détroits utilisés pour la navigation internationale soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dans la mesure où un Etat membre de la Communauté européenne exerce une juridiction sur ces détroits;
- la zone économique exclusive, ou une zone équivalente, d'un Etat membre de la Communauté européenne, établie conformément au droit international et
- la haute mer.

La présente loi s'applique aux rejets de substances polluantes provenant de tout type de navire, quel que soit son pavillon.

Art. 3.– Infractions

Sans préjudice de l'article 5, les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2 sont considérés comme des infractions pénales s'ils ont été commis intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence grave.

Art. 4.– Sanctions

Sans préjudice de l'article 5 de la présente loi et du droit international, notamment l'article 230 de la Convention sur le droit de la mer, les personnes physiques reconnues coupables de rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2 sont punis comme suit:

- 1) de la réclusion de cinq ans à dix ans et d'une amende de 5.000 euros à 200.000 euros lorsque l'infraction mentionnée à l'article 3 a été commise intentionnellement et:
 - a) soit a causé des dommages significatifs à la qualité des eaux et des fonctions écologiques des milieux naturels, à l'exclusion de dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci et
 - b) soit a causé la mort d'une ou de plusieurs personnes ou de graves lésions à une ou plusieurs personnes;
- 2) d'une peine d'emprisonnement de huit jours à cinq ans et/ou d'une amende de 3.000 euros à 150.000 euros lorsque, sans causer la mort d'une ou de plusieurs personnes ou de graves lésions à une ou plusieurs personnes, l'infraction sous le paragraphe 1 du présent article a été commise intentionnellement;
- 3) en conformité avec l'article 324ter du code pénal, si l'infraction mentionnée à l'article 3 a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle au sens de l'action commune 98/733/JAI du Conseil du 21 décembre 1998 relative à l'incrimination de la participation à une organisation criminelle dans les Etats membres de l'Union européenne, quel que soit le niveau de la sanction visée dans cette action commune;
- 4) d'une peine d'emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 2.500 euros à 100.000 euros lorsque l'infraction mentionnée à l'article 3 a été commise par négligence grave et:
 - a) soit a causé des dommages significatifs à la qualité des eaux et des fonctions écologiques des milieux naturels, à l'exclusion de dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci et
 - b) soit a causé la mort d'une ou de plusieurs personnes ou de graves lésions à une ou plusieurs personnes;
- 5) d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et/ou d'une amende de 1.000 euros et 50.000 euros lorsque l'infraction a été commise par négligence grave, et lorsqu'elle a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci;
- 6) lorsque le rejet est à l'origine d'une pollution entraînant une détérioration mineure de la qualité des eaux et des fonctions écologiques des milieux naturels, à l'exclusion de dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci, et à l'exclusion de tout dommage corporel:
 - a) en cas de faute intentionnelle, d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et/ou d'une amende de 1.000 euros à 20.000 euros;
 - b) en cas de négligence grave, d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et/ou d'une amende de 500 euros à 10.000 euros;
- 7) Les peines d'emprisonnement et de réclusion et les amendes peuvent être accompagnées, à l'encontre de toute personne physique condamnée sur base de la présente loi:
 - a) de l'interdiction d'exercer la profession de dirigeant maritime et/ou d'une fonction quelconque dans une entreprise maritime pendant une durée de 5 ans au moins et de 10 ans au plus;
 - b) de la publication ou de l'affichage, aux frais du condamné, de la décision ou d'un extrait de la décision dans un ou plusieurs journaux luxembourgeois et/ou étrangers.

Art. 5.– Exceptions

Un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2, paragraphe 1, n'est pas considéré comme une infraction s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règles 9, 10, 11 a) ou 11 c), ou à l'annexe II, règles 5, 6 a) ou 6 c), de MARPOL 73/78.

Un rejet de substances polluantes dans les zones visées à l'article 2, paragraphe 1, points c), d) et e), n'est pas considéré comme une infraction de la part du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règle 11 b), ou à l'annexe II, règle 6 b), de MARPOL 73/78.

Art. 6.– Responsabilité des personnes physiques

Sera considéré comme coupable d'une des infractions énoncées à l'article 3 ci-dessus et puni des peines prévues à l'article 4 de la présente loi quiconque aura causé ou contribué à causer une telle

infraction, notamment, mais non exclusivement, le propriétaire et capitaine du navire, le propriétaire de la cargaison et la société de classification.

Il en est de même de celui qui aura incité quiconque à commettre une des infractions énoncées à l'article 3 ou encore de toute personne au sens de l'article 324ter du code pénal.

Art. 7.– Complicité

Les personnes qui se seront rendues complices d'une des infractions énoncées à l'article 3 y seront punies conformément à l'article 67 du Code pénal.

Art. 8.– Sanctions contre les personnes morales

Lorsqu'une personne morale est déclarée pénalement responsable pour une des infractions visées à l'article 3, les peines suivantes sont applicables:

- une amende de 10.000 euros à 1.500.000 euros dans les cas visés à l'article 4 paragraphe 1;
- une amende de 10.000 euros à 1.250.000 euros dans les cas visés à l'article 4 paragraphe 2;
- une amende de 10.000 euros à 1.000.000 euros dans les cas visés à l'article 4 paragraphe 3;
- une amende de 10.000 euros à 750.000 euros dans les cas visés à l'article 4 paragraphe 4;
- une amende de 7.500 euros à 300.000 euros dans les cas prévus à l'article 4 paragraphe 5;
- une amende de 5.000 euros à 150.000 euros dans les cas visés à l'article 4 paragraphe 6.a;
- une amende de 2.500 euros à 100.000 euros dans les cas visés à l'article 4 paragraphe 6.b.

En cas de condamnation sur base du paragraphe 1 du présent article, les sanctions suivantes pourront être prononcées à l'encontre de la ou des personnes morales:

- conformément à l'article 203 de la loi modifiée du 15 août 1915 sur les sociétés commerciales, le prononcé de la dissolution et de la liquidation judiciaire par le tribunal d'arrondissement siégeant en matière commerciale;
- la fermeture définitive ou pour une durée d'au moins deux ans de l'un ou de plusieurs établissements de la ou des personnes morales ayant servi à commettre l'infraction.

De même, en cas de condamnation sur base du paragraphe 1 du présent article, l'autorité administrative compétente pourra retirer l'agrément à l'entreprise maritime.

Art. 9.– Compétence juridictionnelle

Les tribunaux luxembourgeois sont compétents à l'égard des infractions visées aux articles 3 et 4, lorsque l'infraction a été commise:

- à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois;
- par un de ses ressortissants si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction;
- pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur son territoire.

Art. 10.– Conformité avec le droit international

Les dispositions de la présente loi s'appliquent sans aucune discrimination de droit ou de fait à l'encontre des navires étrangers et conformément au droit international applicable, notamment la partie XII, section 7, de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982. Les mesures prises en vertu de la présente loi sont adressées en copie au ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions qui les notifie à l'Etat du pavillon du navire et à tout autre Etat concerné.

Art. 11.– Notifications d'informations

Lorsque le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est informé de la commission d'une infraction à laquelle l'article 3 est applicable ou du risque de la commission d'une telle infraction qui cause ou est susceptible de causer une pollution imminente, il en informe immédiatement les autres Etats membres susceptibles d'être exposés à ces dommages, ainsi que la Commission.

S'il est informé de la commission d'une infraction à laquelle l'article 3 est applicable, ou du risque de la commission d'une telle infraction qui est susceptible de relever de la compétence juridictionnelle d'un Etat membre de la Communauté européenne, il en informe immédiatement ce dernier.

Le Luxembourg notifie sans tarder à l'Etat du pavillon ou à tout autre Etat concerné les mesures qu'il a prises en application de la présente loi.

Art. 12.– Point de contact

Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est le point de contact visé à l'article 9 de la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005.

Art. 13.– Circonstances atténuantes

Les articles 73 à 79 du code pénal sur les circonstances atténuantes sont applicables à la présente loi.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article 1er

L'article 1er reprend les définitions figurant à l'article 2 de la directive 2005/35/CE. Cet article ne requiert pas d'autres observations.

Ad Article 2

Cet article reprend le champ d'application tel qu'il est défini à l'article 3 de la directive 2005/35/CE et n'appelle pas de commentaire particulier.

Ad Article 3

L'article donne une définition de l'infraction incriminée qui peut être intentionnelle ou commise par négligence grave.

Ad Article 4

L'article 4 de la décision-cadre 2005/667/JAI et les articles 2 et 3 de la directive 2005/35/CE obligent les Etats membres d'ériger en infractions pénales les rejets illicites lorsqu'ils sont commis intentionnellement ou par négligence grave. La détermination des sanctions tient compte, pour l'ensemble, de plusieurs éléments imposés par l'instrument européen.

La lecture combinée des articles 4.1, 4.4, 4.5, 4.6 et 4.7 de la décision-cadre fait ressortir un mécanisme d'harmonisation des peines d'emprisonnement dans les Etats membres. Le système est basé sur trois seuils de peines maxima à mettre en place. Ces seuils sont fonction, d'une part de la gravité de l'infraction et, d'autre part de l'élément intentionnel ou non.

Selon la gravité de l'acte et la présence ou non de l'élément intentionnel, le texte retient différents paliers:

Une lecture combinée de ces textes permet de considérer par ordre de gravité décroissant:

- les cas „les plus graves“ sont les hypothèses où l'infraction commise volontairement ou bien a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci, ou bien a causé la mort de personnes ou de graves lésions à des personnes. L'article 4.4 de la décision-cadre s'y réfère et est transposé à l'article 4.1 du projet de loi. Dans telles hypothèses, la peine maximale de réclusion prévue par la décision-cadre dépasse celle prévue par le code pénal luxembourgeois. A cet effet il y a lieu de préciser que même un rejet intentionnel de substances polluantes sera dans la grande majorité des cas à l'origine d'un homicide involontaire, voire de coups et blessures involontaires, pour autant que des personnes souffrent directement ou indirectement d'un tel rejet.

Or, en conformité avec l'article 419 du code pénal, l'homicide involontaire est puni d'une peine d'emprisonnement (donc correctionnelle) de trois mois à deux ans et d'une amende de „20.000 francs à 400.000 francs“. L'article 420 du Code pénal punit les coups et blessures involontaires d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de „20.000 francs à 200.000 francs“.

La peine importante, également en ce qui concerne l'amende, s'explique de par le fait que le rejet volontaire sera accompagné soit de conséquences graves pour l'environnement, soit d'homicide ou

de coups et blessures involontaires, donc de circonstances aggravantes. Telle semble être la seule explication possible alors que notre système juridique ne saurait considérer le rejet de substances polluantes et l'atteinte aux personnes comme une seule et même infraction. Cette dernière infraction continue donc d'avoir une existence propre, même si elle est directement liée au rejet illégal. La question de savoir si cette atteinte aux personnes suite à, ou causé par, un rejet illicite, puisse être poursuivie séparément devant les tribunaux luxembourgeois saisis de l'infraction de rejet de substances polluantes n'est point résolu et les instruments européens à transposer à l'heure actuelle ne fournissent pas de réponse.

- les cas „graves“ sont de trois sortes:

Considéré comme présentant un même niveau de gravité, la décision-cadre mentionne:

- l'infraction de rejet illégal commise volontairement dans le cadre d'une organisation criminelle (article 4.5 (b) de la décision-cadre). L'article 324bis de notre code pénal définit l'organisation criminelle; l'article 324ter fixe des peines d'emprisonnement et d'amendes sévères et prévoit différents cas de figure. Ainsi l'article 4.3 du projet de loi renvoie à l'article 324ter du code pénal;
- l'infraction commise par négligence grave et ayant causé soit des dommages importants à l'environnement, soit une atteinte à la personne physique. L'article 4.6 de la décision-cadre transposé dans l'article 4.4 du projet de loi prescrit une peine d'emprisonnement maximale d'au moins deux à cinq ans ce qui dépasse celle figurant sous l'article 420 du code pénal.

Est également considéré comme cas grave l'infraction commise par négligence grave et ayant entraîné des conséquences graves pour l'environnement sans atteinte corporelle à une personne physique. Elle est prévue par la décision-cadre sous l'article 4.7 avec une peine d'emprisonnement maximale de un à trois ans et transposée sous l'article 4.5 du projet de loi.

- les cas „de moindre importance“ sont les hypothèses où l'infraction n'a pas entraîné une détérioration significative de la qualité des eaux. La peine varie encore en fonction du caractère intentionnel de l'infraction, distinction bien établie dans notre droit. L'infraction est prescrite sous l'article 4.7 de la décision-cadre et transposée dans l'article 4.6 du projet de loi.

L'article 4.7 du projet de loi fait usage de la faculté offerte d'accompagner la peine d'emprisonnement d'une sanction d'une autre nature, en conformité avec l'article 4.3 de la décision-cadre. Les sanctions ainsi prévues sont conformes aux articles 7 et 14 du Code pénal.

En prescrivant en son article 4 le respect du droit international en vigueur, le projet de loi est compatible avec les restrictions importantes posées notamment par la convention UNCLOS en son article 230 qui dit que les peines privatives de liberté sont toujours exclues en ce qui concerne les navires étrangers, „au-delà de la mer territoriale“ et, même en mer territoriale, en l'absence d'un acte délibéré et grave de pollution.

Ad Article 5

L'article en question, en conformité avec la directive et la décision-cadre à transposer, prévoit des exceptions, par conséquent des cas où les rejets de certaines substances par des navires ne sont pas punissables.

Ad Article 6

L'article en question mentionne les différentes personnes qui peuvent être poursuivies en cas d'infraction à la présente loi. Celui qui a incité à commettre l'infraction ou qui y a contribué est puni comme l'auteur principal. De même celui qui fait partie d'une organisation criminelle sera puni en conformité avec l'article 324ter du code pénal.

Ad Article 7

L'article 7 renvoie à l'article 69 du Code pénal qui traite des peines applicables au complice.

Ad Article 8

Sur base du projet de loi instituant un régime complet de la responsabilité pénale des personnes morales, les conditions de la mise en oeuvre d'une telle responsabilité seront définitivement régies par les dispositions du code pénal en la matière.

Compte tenu des intérêts en jeu et des profits résultant pour la personne morale de l'infraction, mais également du dommage qui en résulte pour l'environnement, les amendes sont assez élevées. Le choix a été d'opérer au cas par cas une gradation des amendes en tenant compte à la fois de la gravité de l'acte mais également du caractère intentionnel ou non de l'infraction.

Des sanctions autres que l'amende ont également été retenues. Certaines de ces sanctions pourront être prononcées par les juridictions répressives (articles 9.1 et 9.2), le retrait de l'agrément en qualité d'entreprise maritime pourra être prononcé par l'autorité administrative compétente (article 9.3).

Ad Article 9

La décision-cadre oblige les Etats membres à définir leur compétence relative aux infractions pénales. L'article 3a et b de la directive 2005/35/CE est transposé. Il pourrait certes en résulter une double compétence juridictionnelle entre le Luxembourg (sur base du pavillon ou du fait d'un de ses ressortissants ou du fait du siège de la personne morale) et l'Etat où cette pollution aura eu lieu. Il semble cependant important de pouvoir juger les responsables des navires battant pavillon luxembourgeois de même que les ressortissants et sociétés luxembourgeois à l'origine des infractions.

Ad Article 10

Cet article permet de respecter les restrictions importantes posées par la convention UNCLOS en ses articles 230 paragraphes 1 et 2 et 231 notamment.

Ad Article 11

Il incombe au ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions de faire les notifications prévues à l'article 8 de la décision-cadre.

Ad Article 12

L'article 9 de la décision-cadre exige la nomination, par chaque Etat membre, d'un point de contact. Le Luxembourg a choisi le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions.

Ad Article 13

Les articles 73 à 79 du code pénal sur les circonstances atténuantes sont applicables à la présente loi afin de permettre au juge un plus grand pouvoir d'appréciation.

*

**DECISION-CADRE 2005/667/JAI DU CONSEIL
du 12 juillet 2005**

**visant à renforcer le cadre pénal pour la répression
de la pollution causée par les navires**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 31, paragraphe 1, point e), et son article 34, paragraphe 2, point b),

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen¹,

considérant ce qui suit:

(1) Le plan d'action du Conseil et de la Commission concernant les modalités optimales de mise en oeuvre des dispositions du traité d'Amsterdam relatives à l'établissement d'un espace de liberté, de sécurité et de justice², ainsi que les conclusions du Conseil européen de Tampere des 15 et 16 octobre 1999, et en particulier son point 48, requièrent des actions législatives contre les infractions environnementales, notamment des sanctions communes et des garanties procédurales comparables.

(2) La lutte contre la pollution causée par les navires, de façon intentionnelle ou par négligence grave, constitue l'une des priorités de l'Union européenne. Les points 32 à 34 des conclusions du Conseil européen de Copenhague des 12 et 13 décembre 2002 et la déclaration du Conseil „Justice et affaires intérieures“ du 19 décembre 2002, émise à la suite du naufrage du pétrolier *Prestige I*, notamment, témoignent de la détermination de l'Union à adopter toutes les mesures nécessaires pour éviter que de tels dommages ne se reproduisent.

(3) A cet effet, il convient, ainsi que la Commission l'a indiqué dans sa communication au Parlement européen et au Conseil sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Prestige*, de parvenir à un rapprochement des législations des Etats membres.

(4) Le but de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions³ ainsi que de la présente décision-cadre, qui complète la directive 2005/35/CE au moyen de règles détaillées dans le domaine pénal, est de réaliser ce rapprochement.

(5) La présente décision-cadre, fondée sur l'article 34 du traité sur l'Union européenne, constitue l'instrument approprié pour faire obligation aux Etats membres de prévoir des sanctions pénales.

(6) Compte tenu de la spécificité des comportements visés, des sanctions communes devraient être introduites à l'égard des personnes morales.

(7) La convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer, signée par tous les Etats de l'Union et à laquelle la Communauté européenne est partie, revêt un caractère particulièrement important dans le contexte de la coopération.

(8) Il convient d'assurer la meilleure coopération possible entre les Etats membres afin que les informations utiles puissent circuler rapidement d'un Etat membre à un autre. Des points de contact devraient être désignés et identifiés.

(9) Etant donné que les objectifs de la présente décision-cadre ne peuvent pas être réalisés de manière adéquate par les Etats membres et peuvent donc, en raison du caractère transfrontalier des dommages susceptibles de découler des comportements visés, être mieux réalisés au niveau de l'Union,

¹ Avis du Parlement européen du 13 janvier 2004 (JO C 92 du 16.4.2004, p. 19).

² JO C 19 du 23.1.1999, p. 1.

³ Voir p. 11 du présent Journal officiel.

celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité instituant la Communauté européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente décision-cadre n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(10) La présente décision-cadre respecte les droits fondamentaux et observe les principes énoncés à l'article 6 du traité sur l'Union européenne et reconnus par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

(11) La présente décision-cadre ne comporte pas pour les Etats membres riverains de détroits servant à la navigation internationale et soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer, d'obligation expresse d'établir leur compétence pour les infractions commises dans lesdits détroits. La compétence juridictionnelle à cet égard devrait être déterminée en conformité avec le droit international et notamment l'article 34 de la convention des Nations unies précitée.

(12) Il convient que dans les cinq ans de la mise en oeuvre de la présente décision-cadre, la Commission examine l'application pratique des dispositions prises par les Etats membres en exécution de la présente décision-cadre et présente au Conseil un rapport à ce sujet, accompagné, le cas échéant, des propositions nécessaires,

A ARRETE LA PRESENTE DECISION:

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente décision-cadre, les définitions prévues à l'article 2 de la directive 2005/35/CE sont applicables.

Article 2

Infractions pénales

1. Sous réserve de l'article 4, paragraphe 2, chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour qu'une infraction au sens des articles 4 et 5 de la directive 2005/35/CE soit considérée comme une infraction pénale.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux membres d'équipage, pour les infractions se produisant dans des détroits utilisés pour la navigation internationale, dans des zones économiques exclusives et en haute mer, dès lors que les conditions fixées à l'annexe I, règle 11, point b), ou à l'annexe II, règle 6, point b), de la convention MARPOL 73/78 sont remplies.

Article 3

Complicité et incitation

Chaque Etat membre prend, conformément au droit national, les mesures nécessaires pour que le fait d'inciter à commettre une infraction énoncée à l'article 2 ou de s'en rendre complice soit punissable.

Article 4

Sanctions

1. Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour que les infractions visées aux articles 2 et 3 soient passibles de sanctions pénales effectives, proportionnées et dissuasives incluant, au moins pour les cas graves, des peines maximales de un à trois ans d'emprisonnement au moins.

2. Dans des cas de moindre importance pour lesquels l'acte commis n'entraîne pas une détérioration de la qualité des eaux, un Etat membre peut prévoir des sanctions d'une autre nature que celles prévues au paragraphe 1.

3. Les sanctions pénales prévues au paragraphe 1 peuvent être accompagnées d'autres sanctions ou mesures, notamment d'amendes ou, pour une personne physique, de la déchéance du droit d'exercer une activité nécessitant une autorisation officielle ou un agrément ou d'être fondateur, directeur ou membre du conseil d'administration d'une société ou d'une fondation, si les faits ayant entraîné sa condamnation témoignent d'un risque manifeste de la voir reprendre le même type d'activité criminelle.

4. Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour que l'infraction visée à l'article 2 commise intentionnellement soit passible d'une peine d'emprisonnement maximale d'au moins cinq à dix ans lorsque cette infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci ou la mort de personnes ou de graves lésions à des personnes.

5. Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour que l'infraction visée à l'article 2 commise intentionnellement soit passible d'une peine d'emprisonnement maximale d'au moins deux à cinq ans lorsque:

- a) cette infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci, ou
- b) cette infraction a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle au sens de l'action commune 98/733/JAI du Conseil du 21 décembre 1998 relative à l'incrimination de la participation à une organisation criminelle dans les Etats membres de l'Union européenne⁴, quel que soit le niveau de la sanction visé dans cette action commune.

6. Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour que l'infraction visée à l'article 2, si elle a été commise par négligence grave, soit passible d'une peine d'emprisonnement maximale d'au moins deux à cinq ans lorsque cette infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci ou la mort de personnes ou de graves lésions à des personnes.

7. Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour que l'infraction visée à l'article 2, si elle a été commise par négligence grave, soit passible d'une peine d'emprisonnement maximale d'au moins un à trois ans lorsque cette infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci.

8. Pour ce qui concerne les peines privatives de liberté, le présent article s'applique sans préjudice du droit international, notamment l'article 230 de la convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer.

Article 5

Responsabilité des personnes morales

1. Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour que les personnes morales puissent être tenues pour responsables de l'infraction visée aux articles 2 et 3, commise à leur profit par des personnes agissant soit individuellement, soit en tant que membre d'un organe de la personne morale, qui exercent un pouvoir de direction en son sein sur l'une des bases suivantes:

- a) un pouvoir de représentation de la personne morale, ou
- b) une autorité pour prendre des décisions au nom de la personne morale, ou
- c) une autorité pour exercer un contrôle au sein de la personne morale.

⁴ JO L 351 du 29.12.1998, p. 1.

2. Outre les cas prévus au paragraphe 1, les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour qu'une personne morale puisse être tenue pour responsable lorsqu'un défaut de surveillance ou de contrôle imputable à une personne visée au paragraphe 1 a permis que l'infraction visée à l'article 2 soit commise au profit de cette personne morale par une personne placée sous son autorité.

3. La responsabilité d'une personne morale au titre des paragraphes 1 et 2 n'exclut pas les poursuites pénales contre les personnes physiques auteurs, instigatrices ou complices de l'infraction visée aux articles 2 et 3.

Article 6

Sanctions contre les personnes morales

1. Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour qu'une personne morale déclarée responsable au titre de l'article 5, paragraphe 1, soit passible de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives. Ces sanctions comprennent:

- a) des amendes pénales ou non, du moins en ce qui concerne les cas où la personne morale est déclarée responsable d'infractions visées à l'article 2:
 - i) d'un maximum d'au moins 150 000 à 300 000 EUR;
 - ii) d'un maximum d'au moins 750 000 à 1 500 000 EUR dans les cas les plus graves, y compris les infractions commises intentionnellement relevant de l'article 4, paragraphes 4 et 5;
- b) éventuellement, dans tous les cas, des sanctions autres que des amendes, telles que:
 - i) des mesures d'exclusion du bénéfice d'un avantage ou d'une aide d'origine publique;
 - ii) des mesures d'interdiction temporaire ou permanente d'exercer une activité commerciale;
 - iii) un placement sous surveillance judiciaire;
 - iv) une mesure judiciaire de dissolution;
 - v) l'obligation d'adopter des mesures spécifiques pour remédier aux conséquences de l'infraction ayant engagé la responsabilité de la personne morale.

2. Aux fins de la mise en oeuvre des dispositions du paragraphe 1, point a), et sans préjudice de la première phrase du paragraphe 1, les Etats membres n'ayant pas adopté l'euro appliquent le taux de change entre l'euro et leur monnaie publié au *Journal officiel de l'Union européenne* le 12 juillet 2005.

3. Un Etat membre peut mettre en oeuvre les dispositions du paragraphe 1, point a), en instaurant un système dans lequel l'amende est proportionnelle au chiffre d'affaires de la personne morale, à l'avantage financier obtenu ou rendu envisageable du fait de la commission de l'infraction ou à toute autre valeur chiffrée indiquant la situation financière de la personne morale, sous réserve que ce système autorise des amendes maximales, au moins égales au minimum des amendes maximales établies au paragraphe 1, point a).

4. Un Etat membre qui met en oeuvre les dispositions de la décision-cadre conformément au paragraphe 3 en informe le secrétariat général du Conseil et la Commission.

5. Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour qu'une personne morale déclarée responsable au titre de l'article 5, paragraphe 2, soit passible de sanctions et de mesures effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 7

Compétence juridictionnelle

1. Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, dans la mesure où le droit international l'y autorise, à l'égard des infractions visées aux articles 2 et 3, lorsque l'infraction a été commise:

- a) en tout ou en partie sur son territoire;
 - b) à l'intérieur de sa zone économique exclusive ou d'une zone équivalente établie conformément au droit international;
 - c) à bord d'un navire battant son pavillon;
 - d) par un de ses ressortissants si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction;
 - e) pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur son territoire;
 - f) hors de son territoire, mais qu'elle a entraîné ou risque d'entraîner la pollution de son territoire ou de sa zone économique et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore de l'Etat membre;
 - g) en haute mer, et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore de l'Etat membre.
2. Tout Etat membre peut décider qu'il n'appliquera pas, ou qu'il n'appliquera que dans des cas ou des conditions spécifiques, la règle de compétence énoncée:
- a) au paragraphe 1, point d);
 - b) au paragraphe I, point e).
3. Les Etats membres informent le secrétariat général du Conseil de leur décision d'appliquer ou non le paragraphe 2 en indiquant, le cas échéant, les cas ou les conditions spécifiques dans lesquels leur décision s'applique.
4. Lorsqu'une infraction relève de la compétence de plus d'un Etat membre, les Etats membres concernés s'efforcent de coordonner leurs actions de manière appropriée, notamment en ce qui concerne les conditions dans lesquelles les poursuites sont engagées ainsi que les modalités d'entraide.
5. Les éléments de rattachement suivants sont pris en compte:
- a) l'Etat membre sur le territoire, la zone économique exclusive ou la zone équivalente duquel l'infraction a été commise;
 - b) l'Etat membre sur le territoire, la zone économique exclusive ou la zone équivalente duquel les effets de l'infraction se manifestent;
 - c) l'Etat membre par le territoire, la zone économique exclusive ou la zone équivalente duquel transite un navire à partir duquel l'infraction a été commise;
 - d) l'Etat membre dont l'auteur de l'infraction est un ressortissant ou un résident;
 - e) l'Etat membre sur le territoire duquel la personne morale pour le compte de laquelle l'infraction a été commise a son siège social;
 - f) l'Etat membre du pavillon du navire à partir duquel l'infraction a été commise.
6. Aux fins de l'application du présent article, le territoire inclut la zone visée à l'article 3, paragraphe 1, points a) et b), de la directive 2005/35/CE.

Article 8

Notification d'informations

1. Si un Etat membre est informé de la commission d'une infraction à laquelle l'article 2 est applicable ou du risque de la commission d'une telle infraction qui cause ou est susceptible de causer une pollution imminente, il en informe immédiatement les autres Etats membres susceptibles d'être exposés à ces dommages, ainsi que la Commission.
2. Si un Etat membre est informé de la commission d'une infraction à laquelle l'article 2 est applicable, ou du risque de la commission d'une telle infraction qui est susceptible de relever de la compétence juridictionnelle d'un Etat membre, il en informe immédiatement ce dernier.

3. Les Etats membres notifient sans tarder à l'Etat du pavillon ou à tout autre Etat concerné les mesures prises en application de la présente décision-cadre, et notamment de l'article 7.

Article 9

Désignation de points de contact

1. Chaque Etat membre désigne des points de contact existants ou crée, si nécessaire, de nouveaux points de contact, notamment pour l'échange d'informations visé à l'article 8.

2. Chaque Etat membre indique à la Commission celui ou ceux de ses services faisant office de point(s) de contact conformément au paragraphe 1. La Commission notifie ces points de contact aux autres Etats membres.

Article 10

Application territoriale

Le champ d'application territorial de la présente décision-cadre est identique à celui de la directive 2005/35/CE.

Article 11

Mise en oeuvre

1. Les Etats membres adoptent les mesures nécessaires pour se conformer à la présente décision-cadre avant le 12 janvier 2007.

2. Pour le 12 janvier 2007, les Etats membres communiquent au secrétariat général du Conseil et à la Commission le texte des dispositions transposant dans leur droit national les obligations découlant de la présente décision-cadre. Sur la base d'un rapport établi à partir de ces informations par la Commission, le Conseil vérifie pour le 12 janvier 2009 dans quelle mesure les Etats membres se sont conformés aux dispositions de la présente décision-cadre.

3. Pour le 12 janvier 2012, sur la base des informations fournies par les Etats membres sur l'application pratique des dispositions de mise en oeuvre de la présente décision-cadre, la Commission présente au Conseil un rapport et fait toute proposition qu'elle juge nécessaire, y compris, le cas échéant, des propositions visant à ce que les Etats membres, pour ce qui concerne les infractions commises dans leur mer territoriale ou dans leur zone économique exclusive ou zone équivalente, ne considèrent pas les navires battant le pavillon d'un autre Etat membre comme des navires étrangers au sens de l'article 230 de la convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer.

Article 12

Entrée en vigueur

La présente décision-cadre entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

FAIT à Bruxelles, le 12 juillet 2005.

Par le Conseil,
Le Président,
G. BROWN

*

DIRECTIVE 2005/35/CE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL
du 7 septembre 2005
relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction
de sanctions en cas d'infractions

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité²,

considérant ce qui suit:

(1) La politique communautaire en matière de sécurité maritime vise un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement et repose sur le principe qu'il incombe à toutes les parties concernées par le transport de marchandises par mer de faire en sorte que les navires exploités dans les eaux communautaires soient conformes aux règles et normes en vigueur.

(2) Dans tous les Etats membres, les normes matérielles pour les rejets de substances polluantes provenant des navires sont fondées sur la convention Marpol 73/78. Toutefois, ces règles sont quotidiennement ignorées par un très grand nombre de navires qui naviguent dans les eaux communautaires, sans qu'aucune mesure ne soit prise pour corriger cet état de fait.

(3) La convention Marpol 73/78 est mise en oeuvre différemment d'un Etat membre à l'autre, de sorte qu'une harmonisation est nécessaire au niveau communautaire; en particulier, les pratiques des Etats membres concernant l'imposition de sanctions pour les rejets de substances polluantes par les navires varient fortement.

(4) Des mesures de nature dissuasive font partie intégrante de la politique de sécurité maritime de la Communauté car elles assurent un lien entre la responsabilité de chaque partie concernée par le transport de marchandises polluantes par mer et l'exposition des parties à des sanctions. Pour parvenir à une protection efficace de l'environnement, il est donc nécessaire de disposer de sanctions efficaces, dissuasives et proportionnées.

(5) A cet effet, il est essentiel de rapprocher, au moyen des instruments juridiques appropriés, les dispositions juridiques existantes, notamment en ce qui concerne la définition précise de l'infraction considérée, les exemptions, les règles minimales en matière de sanctions, la responsabilité et la compétence.

(6) La présente directive est complétée par une réglementation détaillée des infractions pénales et des sanctions ainsi que par d'autres dispositions énoncées dans la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant le renforcement du cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires³.

¹ JO C 220 du 16.9.2003, p. 72.

² Avis du Parlement européen du 13 janvier 2004 (JO C 92 E du 16.4.2004, p. 77), position commune du Conseil du 7 octobre 2004 (JO C 25 E du 1.2.2005, p. 29), position du Parlement européen du 23 février 2005 (non encore parue au Journal officiel), et décision du Conseil du 12 juillet 2005.

³ Voir page 164 du présent Journal officiel.

(7) Ni le régime international relatif à la responsabilité civile et à l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures ni celui concernant la pollution par d'autres substances dangereuses ou nocives ne comportent suffisamment d'effets dissuasifs pour décourager les parties concernées par le transport de cargaisons dangereuses par mer d'avoir recours à des pratiques inférieures aux normes. Les effets dissuasifs requis ne peuvent être assurés que par l'introduction de sanctions s'appliquant à quiconque cause ou contribue à causer une pollution marine. Les sanctions devraient être applicables non seulement au propriétaire ou au capitaine du navire mais également au propriétaire de la cargaison, à la société de classification ou à toute autre personne impliquée.

(8) Il convient que les rejets de substances polluantes par des navires soient considérés comme des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence grave. Ces infractions sont considérées comme des délits par la décision-cadre 2005/667/JAI, qui complète la directive, et dans les circonstances prévues par cette décision.

(9) Les sanctions applicables pour les rejets de substances polluantes provenant des navires ne sont pas liées à la responsabilité civile des parties intéressées et ne sont donc soumises à aucune règle concernant la limitation ou la détermination des responsabilités civiles, pas plus qu'elles ne restreignent l'indemnisation efficace des victimes des incidents de pollution.

(10) Il est nécessaire que les Etats membres renforcent efficacement leur coopération pour faire en sorte que les rejets de substances polluantes provenant des navires soient détectés à temps et que les contrevenants soient identifiés. C'est pourquoi l'Agence européenne pour la sécurité maritime instituée par le règlement (CE) No 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil⁴ a un rôle de premier plan à jouer en agissant de concert avec les Etats membres afin de mettre au point des solutions techniques et fournir une assistance technique à la mise en oeuvre de la présente directive et en contribuant à l'accomplissement de toute mission confiée à la Commission pour une mise en oeuvre efficace de la présente directive.

(11) Afin de mieux prévenir et combattre la pollution du milieu marin, des synergies devraient être créées entre les autorités chargées de l'application de la loi, comme les services nationaux de garde-côtes. Dans ce contexte, la Commission devrait procéder à une étude de faisabilité faisant apparaître les coûts et bénéfices de la mise en place d'un corps de garde-côtes européens chargés de prévenir la pollution et d'y apporter une réponse. Cette étude serait, le cas échéant, suivie d'une proposition relative à la création d'un corps de garde-côtes européens.

(12) Lorsqu'il existe une preuve manifeste et objective d'un rejet ayant causé ou risquant de causer des dommages importants, il convient que les Etats membres saisissent leurs autorités compétentes en vue d'intenter une action, conformément à l'article 220 de la convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer.

(13) L'application de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison⁵ constitue, avec la présente directive, un instrument clé de la série de mesures destinées à prévenir la pollution causée par les navires.

(14) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁶.

(15) Etant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir l'introduction dans le droit communautaire des normes internationales applicables en matière de pollution causée par les navires et l'instauration de sanctions – pénales et administratives – en cas d'infractions à ces normes afin de

4 JO L 208 du 5.8.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) No 724/2004 (JO L 129 du 29.4.2004, p. 1).

5 JO L 332 du 28.12.2000, p. 81. Directive modifiée par la directive 2002/84/CE (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

6 JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

garantir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement dans le transport maritime, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(16) La présente directive respecte pleinement la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne; toute personne soupçonnée d'avoir commis une infraction doit se voir garantir un procès équitable et impartial et les sanctions doivent être proportionnées à la gravité de l'infraction,

ONT ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

1. La présente directive a pour objet d'incorporer dans le droit communautaire les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires et de faire en sorte que les personnes responsables de rejets fassent l'objet de sanctions appropriées, visées à l'article 8, le but étant d'améliorer la sécurité maritime et de renforcer la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires.
2. La présente directive ne fait pas obstacle à l'adoption par les Etats membres de mesures plus strictes, conformes au droit international, contre la pollution causée par les navires.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. „Marpol 73/78“, la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978, dans sa version actualisée;
2. „substances polluantes“, les substances visées aux annexes I (hydrocarbures) et II (substances liquides nocives) de Marpol 73/78;
3. „rejet“, tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, visé à l'article 2 de Marpol 73/78;
4. „navire“, un bâtiment de mer, indépendamment de son pavillon, de quelque type que ce soit, exploité en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants.

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique, conformément au droit international, aux rejets de substances polluantes dans:
 - a) les eaux intérieures, y compris les ports, d'un Etat membre, dans la mesure où le régime Marpol est applicable;
 - b) les eaux territoriales d'un Etat membre;
 - c) les détroits utilisés pour la navigation internationale soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, dans la mesure où un Etat membre exerce une juridiction sur ces détroits;
 - d) la zone économique exclusive, ou une zone équivalente, d'un Etat membre, établie conformément au droit international, et
 - e) la haute mer.

2. La présente directive s'applique aux rejets de substances polluantes provenant de tout type de navire, quel que soit son pavillon, à l'exception des navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ainsi que des autres navires appartenant à un Etat ou exploités par un Etat et affectés, au moment considéré, exclusivement à un service public non commercial.

Article 4

Infractions

Les Etats membres veillent à ce que les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, soient considérés comme des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence grave. Ces infractions sont considérées comme des délits par la décision-cadre 2005/667/JAI, qui complète la présente directive, et dans les circonstances prévues par cette décision.

Article 5

Exceptions

1. Un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, n'est pas considéré comme une infraction s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règles 9, 10, 11 a) ou 11 c), ou à l'annexe II, règles 5, 6 a) ou 6 c), de Marpol 73/78.

2. Un rejet de substances polluantes dans les zones visées à l'article 3, paragraphe 1, points c), d) et e), n'est pas considéré comme une infraction de la part du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règle 11 b), ou à l'annexe II, règle 6 b), de Marpol 73/78.

Article 6

Mesures d'exécution en ce qui concerne les navires dans un port d'un Etat membre

1. Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire qui est volontairement dans un port ou à un terminal en mer d'un Etat membre d'avoir été impliqué ou d'être impliqué dans un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, l'Etat membre veille à ce qu'une inspection appropriée soit entreprise conformément à son droit national, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI).

2. Si l'inspection visée au paragraphe 1 révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction au sens de l'article 4, les autorités compétentes de l'Etat membre et de l'Etat du pavillon du navire sont informées.

Article 7

Mesures d'exécution par les Etats riverains à l'égard des navires en transit

1. Si le rejet de substances polluantes présumé a lieu dans les zones visées à l'article 3, paragraphe 1, points b), c), d) ou e), et si le navire qui est soupçonné de l'avoir effectué ne fait pas escale dans un port de l'Etat membre qui détient les informations relatives au rejet présumé, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) si la prochaine escale du navire a lieu dans un autre Etat membre, les Etats membres concernés coopèrent étroitement à l'inspection visée à l'article 6, paragraphe 1, et à la prise de décision concernant les mesures appropriées pour le rejet en question;
- b) si la prochaine escale du navire a lieu dans un port d'un Etat non membre de la Communauté, l'Etat membre prend les mesures nécessaires pour que le prochain port d'escale du navire soit informé du rejet présumé et demande que l'Etat de la prochaine escale prenne les mesures appropriées en ce qui concerne le rejet en question.

2. Lorsqu'il existe une preuve manifeste et objective qu'un navire naviguant dans les zones visées à l'article 3, paragraphe 1, points b) ou d), a commis, dans la zone visée à l'article 3, paragraphe 1, point d), une infraction ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat membre concerné ou à toutes ressources dans les zones visées à l'article 3, paragraphe 1, points b) ou d), cet Etat, sous réserve de la partie XII, section 7, de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, et si les éléments de preuve le justifient, saisit ses autorités compétentes en vue d'intenter une action, comportant entre autres l'immobilisation du navire, conformément à son droit interne.

3. En tout état de cause, les autorités de l'Etat du pavillon du navire sont informées.

Article 8

Sanctions

1. Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que les infractions visées à l'article 4 donnent lieu à des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, qui peuvent comprendre des sanctions pénales ou administratives.

2. Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour que les sanctions visées au paragraphe 1 s'appliquent à quiconque est jugé responsable d'une infraction visée à l'article 4.

Article 9

Conformité avec le droit international

Les Etats membres appliquent les dispositions de la présente directive sans aucune discrimination de droit ou de fait à l'encontre des navires étrangers et conformément au droit international applicable, notamment la partie XII, section 7, de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, et ils notifient rapidement à l'Etat du pavillon du navire et à tout autre Etat concerné les mesures prises en vertu de la présente directive.

Article 10

Mesures d'accompagnement

1. Aux fins de la présente directive, les Etats membres et la Commission coopèrent, le cas échéant, en collaboration étroite avec l'agence européenne pour la sécurité maritime et en tenant compte du programme d'action destiné à lutter contre la pollution marine accidentelle ou intentionnelle qui a été instauré par la décision No 2850/2000/CE du Parlement européen et du Conseil⁷ et, le cas échéant, de l'application de la directive 2000/59/CE pour:

- a) élaborer les systèmes d'information nécessaires à la mise en oeuvre effective de la présente directive;
- b) établir des pratiques et orientations communes fondées sur celles existant au niveau international pour, notamment:
 - le suivi et l'identification rapide des navires procédant à des rejets de substances polluantes en violation de la présente directive et notamment, le cas échéant, au moyen d'équipements de contrôle embarqués,
 - l'élaboration de méthodes de traçage fiables permettant de faire le lien entre des substances polluantes détectées en mer et un navire donné, et
 - l'application effective de la présente directive.

⁷ Décision No 2850/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2000 établissant un cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle (JO L 332 du 28.12.2000, p. 1). Décision modifiée par la décision No 787/2004/CE /JO L 138 du 30.4.2004, p. 12).

2. Dans le cadre des missions qui lui sont confiées par le règlement (CE) No 1406/2002, l'agence européenne pour la sécurité maritime:

- a) coopère avec les Etats membres en élaborant des solutions techniques et en fournissant une assistance technique en rapport avec la mise en oeuvre de la présente directive, par des actions comme le pistage des rejets par repérage et surveillance par satellite;
- b) assiste la Commission dans la mise en oeuvre de la présente directive, y compris, le cas échéant, au moyen de visites dans les Etats membres, conformément à l'article 3 du règlement (CE) No 1406/2002.

Article 11

Etude de faisabilité

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil, avant la fin de 2006, une étude de faisabilité faisant apparaître les coûts et bénéfices de la mise en place d'un corps de garde-côtes européens chargés de prévenir la pollution et d'y apporter une réponse.

Article 12

Rapports

Tous les trois ans, chaque Etat membre transmet un rapport à la Commission pour l'informer de l'application de la présente directive par les autorités compétentes. Sur la base de ces rapports, la Commission soumet un rapport communautaire au Parlement européen et au Conseil. Dans ce rapport, la Commission étudie notamment s'il convient d'étendre le champ d'application de la présente directive ou de la réviser. Elle y décrit également l'évolution de la jurisprudence pertinente dans les Etats membres et y examine la possibilité de mettre en place une base de données publique contenant cette jurisprudence.

Article 13

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), établi par l'article 3 du règlement (CE) No 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil⁸.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent article, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6 de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

Article 14

Procédure d'information

La Commission informe régulièrement le comité instauré par l'article 4 de la décision No 2850/2000/CE de toute mesure proposée ou autre activité pertinente concernant la lutte contre la pollution marine.

Article 15

Procédure de modification

Conformément à l'article 5 du règlement (CE) No 2099/2002 et à la suite de la procédure visée à l'article 13 de la présente directive, le COSS peut exclure les modifications à Marpol 73/78 du champ d'application de la présente directive.

⁸ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) No 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).

Article 16

Mise en oeuvre

Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive le 1er mars 2007. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les Etats membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

Article 17

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 18

Destinataires

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

FAIT à Strasbourg, le 7 septembre 2005.

Par le Parlement européen,
Le Président,
J. BORREL FONTELLES

Par le Conseil,
Le Président,
C. CLARKE

*

ANNEXE

RESUME

à titre de référence, des règles de Marpol 73/78 concernant les rejets d'hydrocarbures et de substances liquides nocives visés à l'article 2, paragraphe 2

PARTIE I

Hydrocarbures (Annexe I de Marpol 73/78)

Aux fins de l'annexe I de Marpol 73/78, „hydrocarbures“ désigne le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés (autres que les produits pétrochimiques qui sont soumis aux dispositions de l'annexe II de Marpol 73/78), et „mélange d'hydrocarbures“ désigne tout mélange contenant des hydrocarbures.

Extraits des dispositions pertinentes de l'annexe I de Marpol 73/78:

Règle 9: Réglementation des rejets d'hydrocarbures

1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente annexe et du paragraphe 2) de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'eau et d'hydrocarbures, sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies:

a) en ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe:

- i) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale;
- ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche;
- iii) le pétrolier fait route;
- iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 30 litres par mille marin;
- v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers neufs, 1/30000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent, et
- vi) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 15 de la présente annexe.

b) en ce qui concerne les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, et en ce qui concerne les pétroliers, pour les cales de la tranche des machines, à l'exclusion des cales de la chambre des pompes à cargaison à moins que leurs effluents ne soient mélangés avec des résidus de cargaison d'hydrocarbures:

- i) le navire n'est pas dans une zone spéciale;
- ii) le navire fait route;
- iii) la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million, et
- iv) le navire utilise le matériel prescrit à la règle 16 de la présente annexe [dispositif de surveillance continue et de contrôle et matériel de filtrage].

2. En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, qui naviguent hors des zones spéciales, l'autorité [de l'Etat du pavillon] veille à ce qu'ils soient équipés, dans la mesure du possible et du raisonnable, d'installations permettant la conservation des résidus d'hydrocarbures à bord et leur rejet dans des installations de réception ou à la mer conformément aux dispositions du paragraphe 1, alinéa b) de la présente règle.

3. [...]

4. Les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé ni aux mélanges non traités d'eau et d'hydrocarbures dont la teneur en hydrocarbures, sans

dilution, n'excède pas 15 parts par million, à condition que ces mélanges ne proviennent pas des bouchains de chambres des pompes à cargaison et qu'ils ne contiennent pas de résidus de la cargaison d'hydrocarbures.

5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

6. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

7. [...]

Règle 10: Méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales

1. Aux fins de la présente annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge, la „zone des golfes“, la zone du golfe d'Aden, la zone de l'Antarctique et les eaux de l'Europe du Nord-Ouest, [qui sont définies comme suit].

2. Sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente annexe:

a) Il est interdit à tout pétrolier, ainsi qu'à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux autre qu'un pétrolier, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale. [...]

b) [...] Il est interdit à tout navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux, autre qu'un pétrolier, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale, sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne dépasse pas, sans dilution, 15 parts par million.

3. a) Les dispositions du paragraphe 2 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

b) Les dispositions de l'alinéa a du paragraphe 2 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet des eaux de cale traitées provenant de la tranche des machines, si toutes les conditions suivantes se trouvent réunies:

- i) les eaux de cale ne proviennent pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison;
- ii) les eaux de cale ne sont pas mélangées avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures;
- iii) le navire fait route;
- iv) la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million;
- v) le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 5) de la règle 16 de la présente annexe, et
- vi) le matériel de filtrage est muni d'un dispositif d'arrêt permettant de garantir que le rejet est automatiquement interrompu lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 parts par million.

4. a) Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

b) Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 2 et 3 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

5. Aucune disposition de la présente règle n'interdit à un navire dont une partie seulement du trajet se trouve dans une zone spéciale d'effectuer des rejets en dehors de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente annexe.

6. [...]

7. [...]

8. [...]

Règle 11: Exceptions

Les règles 9 et 10 de la présente annexe ne s'appliquent pas:

- a) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer; ou
- b) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:
 - i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et
 - ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement; ou
- c) au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures approuvées par l'autorité [de l'Etat du pavillon], lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel ce rejet devrait selon toute prévision intervenir.

PARTIE II

Substances liquides nocives (annexe II de Marpol 73/78)

Extraits des dispositions pertinentes de l'annexe II de Marpol 73/78:

Règle 3: Classement en catégories et liste des substances liquides nocives

1. Aux fins des règles de la présente annexe, les substances liquides nocives sont divisées en quatre catégories, comme suit:

- a) catégorie A: substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque grave pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent sérieusement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en oeuvre de mesures rigoureuses de lutte contre la pollution.
- b) catégorie B: substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en oeuvre de mesures particulières de lutte contre la pollution.
- c) catégorie C: substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un faible risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent quelque peu à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence des conditions d'exploitation particulières.
- d) catégorie D: substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque discernable pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent très légèrement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence certaines précautions en ce qui concerne les conditions d'exploitation.

2. [...]

3. [...]

4. [...]

[D'autres directives pour classer les substances en catégories, y compris une liste de substances classées, figurent à la règle 3, paragraphes 2 à 4 et à la règle 4 ainsi qu'aux appendices de l'annexe II de Marpol 73/78.]

Règle 5: Rejet de substances liquides nocives

Substances des catégories A, B et C hors des zones spéciales et substances de la catégorie D dans toutes les zones

Sous réserve des dispositions [...] de la règle 6 de la présente annexe:

1. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances. Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à 0,1% en poids et jusqu'à ce que la citerne soit vide, sauf pour le phosphore, jaune ou blanc, pour lequel la concentration résiduelle doit être de 0,01% en poids. Toute eau ajoutée par la suite à la citerne peut être rejetée à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;
- b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et
- c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

2. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie B définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa b) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;
- b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'autorité [de l'Etat du pavillon]. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'[OMI] et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;
- c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes: 1 m³ ou 1/3000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;
- d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et
- e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

3. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie C définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa c) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;
- b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'autorité [de l'Etat du pavillon]. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'[OMI] et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser dix parts par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;
- c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent

paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes: 3 m³ ou 1/1000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;

- d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et
- e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

4. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie D définies à la règle 3, paragraphe 1), alinéa d) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;
- b) la concentration du mélange ne dépasse pas une part de substance pour 10 parts d'eau, et
- c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche.

5. Une méthode de ventilation approuvée par l'autorité [de l'Etat du pavillon] peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus de cargaison. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'[OMI]. Toute eau introduite par la suite dans la citerne est considérée comme propre et n'est pas soumise aux dispositions des paragraphes 1, 2, 3 ou 4 de la présente règle.

6. Il est interdit de rejeter à la mer des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie ou qui n'ont pas été provisoirement classées ou qui n'ont pas été évaluées conformément à la règle 4, paragraphe 1) de la présente annexe, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

Substances des catégories A, B et C à l'intérieur des zones spéciales [telles que définies à l'annexe II de Marpol 73/78, règle 1, y compris la mer Baltique]

Sous réserve des dispositions [...] de la règle 6 de la présente annexe:

7. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances. Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception mise en place par les Etats riverains de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 7 de la présente annexe, jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à 0,05% en poids et jusqu'à ce que la citerne soit vide, sauf pour le phosphore, jaune ou blanc, pour lequel la concentration résiduelle doit être de 0,005% en poids. Toute eau ajoutée par la suite à la citerne peut être rejetée à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;
- b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et
- c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

8. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie B définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa b) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) la citerne a été prélevée conformément à la procédure approuvée par l'autorité [de l'Etat du pavillon] et fondée sur les normes établies par l'[OMI] et les résidus de lavage de la citerne qui en résultent ont été rejetés dans une installation de réception;
- b) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;

- c) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet et le nettoyage sont approuvés par l'autorité [de l'Etat du pavillon]. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'[OMI] et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;
- d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et
- e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

9. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie C définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa c) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;
- b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'autorité [de l'Etat du pavillon]. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'[OMI] et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;
- c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes: 1 m³ ou 1/3000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;
- d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et
- e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

10. Une méthode de ventilation approuvée par l'autorité [de l'Etat du pavillon] peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus de cargaison. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'[OMI]. Toute eau introduite par la suite dans la citerne est considérée comme propre et n'est pas soumise aux dispositions des paragraphes 7, 8 ou 9 de la présente règle.

11. Il est interdit de rejeter à la mer des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie ou qui n'ont pas été provisoirement classées ou qui n'ont pas été évaluées conformément à la règle 4, paragraphe 1 de la présente annexe, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

12. Les dispositions de la présente règle n'empêchent pas les navires de conserver à bord les résidus d'une cargaison de la catégorie B ou C et de les rejeter, hors d'une zone spéciale, conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3, respectivement, de la présente règle.

Règle 6: Exceptions

La règle 5 de la présente annexe ne s'applique pas:

- a) au rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances nécessaire pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer; ou
- b) au rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:
 - i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et
 - ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ou
- c) au rejet à la mer de substances liquides nocives approuvées par l'autorité [de l'Etat du pavillon], ou de mélanges contenant de telles substances, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette

nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel ce rejet devrait selon toute prévision intervenir.

*

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Transposition Directive 2005/35/CE

| <i>Directive 2005/35/CE</i> | <i>Projet de loi</i> |
|-----------------------------|----------------------|
| Article 1 | Non transposé |
| Article 2 | Article 1 |
| Article 3 | Article 2 |
| Article 4 | Article 3 |
| Article 5 | Article 5 |
| Article 6 | Non transposé |
| Article 7 | Non transposé |
| Article 8 | Article 4 |
| Article 9 | Article 10 |
| Article 10 | Non transposé |
| Article 11 | Non transposé |
| Article 12 | Non transposé |
| Article 13 | Non transposé |
| Article 14 | Non transposé |
| Article 15 | Non transposé |
| Article 16 | Non transposé |
| Article 17 | Non transposé |
| Article 18 | Non transposé |

Transposition Décision-cadre 2005/667/JAI

| <i>Décision-cadre 2005/667/JAI</i> | <i>Projet de loi</i> |
|------------------------------------|----------------------|
| Article 1 | Article 1 |
| Article 2 | Article 3 |
| Article 3 | Articles 6 et 7 |
| Article 4 | Article 4 |
| Article 5 | Non transposé |
| Article 6 | Article 8 |
| Article 7 | Article 9 |
| Article 8 | Article 11 |
| Article 9 | Article 12 |
| Article 10 | Non transposé |
| Article 11 | Non transposé |
| Article 12 | Non transposé |

Service Central des Imprimés de l'Etat

5686/01

N° 5686¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

* * *

SOMMAIRE:

| | <i>page</i> |
|--|-------------|
| 1) Avis de la Chambre des Employés Privés (27.2.2007)..... | 1 |
| 2) Avis de la Chambre de Travail (2.3.2007)..... | 7 |

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(27.2.2007)

Par lettre du 25 janvier 2007, réf.: CAM/MPS/51291, Monsieur Jeannot Krecké, ministre de l'Economie et du Commerce extérieur, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des employés privés.

I. Objet du présent projet

1. Ce projet a pour objet de transposer en droit national la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, ainsi que la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

II. Situation existante

2. La Convention de Londres du 2 novembre 1973 „pour la prévention de la pollution par les navires“, entrée en vigueur le 2 octobre 1983 (désignée par Convention MARPOL 73/78, ci-après „la convention MARPOL“), élaborée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), couvre plusieurs produits ou substances dont le rejet pollue gravement le milieu maritime. Le Luxembourg a approuvé la convention MARPOL par la loi du 9 novembre 1990.

Mais cette convention MARPOL se borne à demander aux Etats contractants d'établir des „peines qui, par leur rigueur, soient de nature à décourager les contrevenants éventuels ...“, sans autrement spécifier la nature et le caractère de ces peines en cas d'infraction.

III. Objet des textes européens transposés

3. Les deux instruments européens sont complémentaires et ont pour but de définir les infractions au niveau pénal, de retenir le principe de sanctions pénales et/ou autres à mettre en place, de préciser et d'harmoniser au maximum les sanctions applicables, le tout dans la limite des règles de la Convention

des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982 et qui a été approuvée au Luxembourg par la loi du 28 juillet 2000 (ci-après „UNCLOS“).

4. La directive a pour objet la protection de l'environnement marin par le renforcement du cadre répressif à l'encontre des responsables de rejets illicites.

Elle préconise une mise en oeuvre harmonisée au niveau communautaire de la convention MARPOL.

Elle définit les rejets de substances polluantes en se basant sur la convention MARPOL et prévoit que toute personne (civile et morale) responsable de tels rejets illicites devra faire l'objet de sanctions appropriées. La convention MARPOL ne mentionne que l'armateur et le capitaine, alors que la directive prévoit des sanctions à l'encontre de „quiconque cause ou contribue à causer une pollution marine“, que ce soit le propriétaire ou le capitaine du navire, le propriétaire de la cargaison, la société de classification ou toute autre personne impliquée.

La convention MARPOL exige l'intention de provoquer un dommage ou encore la conscience qu'un dommage résulterait probablement de l'action. La directive sanctionne toute pollution qu'elle soit intentionnelle ou qu'elle ait été causée par imprudence ou par négligence grave.

5. La décision-cadre précise la nature et le quantum desdites sanctions.

Elle fixe d'une part les sanctions à mettre en place face à des personnes physiques et détermine d'autre part une responsabilité des personnes morales.

Elle oblige encore les Etats membres à établir leur compétence juridique face aux infractions incriminées et à se conformer à un système de communication entre Etats membres.

Elle oblige également les Etats membres à punir, en conformité avec le droit international, les complices ainsi que ceux ayant incité d'autres personnes à commettre l'infraction.

IV. Le choix national

6. Les Etats membres doivent adopter les mesures nécessaires pour se conformer à la décision-cadre avant le 12 janvier 2007, tandis que la directive est à transposer pour le 1er mars 2007.

7. Selon l'exposé des motifs du présent projet, le gouvernement luxembourgeois a décidé d'opérer une transposition aussi complète que possible de ces deux dispositions, car il estime que la directive ne remplira pleinement son but que dans le cas de sanctions efficaces et harmonisées au maximum en cas d'infraction.

En effet, pour les rédacteurs du projet avisé, une absence d'harmonisation pourrait, en cas d'infraction et dans un espace international dans lequel la compétence internationale n'est pas toujours clairement définie, créer une injustice profonde selon le juge qui se déclarera compétent et amener des sujets malveillants à diriger l'action vers un pays plutôt que vers un autre.

8. La CEP•L approuve la volonté du Gouvernement luxembourgeois d'opérer une transposition aussi complète que possible des dispositions communautaires en imposant des sanctions efficaces aux infractions visées.

Il importe, à ses yeux, de protéger la renommée de la „place maritime“ luxembourgeoise en ne pas laissant planer le doute sur la détermination du Gouvernement luxembourgeois de combattre de manière conséquente tout comportement susceptible de causer des dommages à l'environnement, voire une atteinte aux personnes physiques.

Il ne serait en effet pas souhaitable de promouvoir le pavillon maritime luxembourgeois en jouant sur des réglementations minimales permettant d'attirer des entreprises visant à s'implanter dans les pays ayant les dispositions légales les moins restrictives.

9. Par ailleurs, les auteurs du projet ont justifié la non-transposition de 3 articles de la Directive par le fait que le Grand-Duché de Luxembourg serait un pays sans littoral et sans port international et qu'il ne serait dès lors pas concerné de façon directe par ces articles.

Or, les deux premiers articles mettent en place des mesures d'exécution en ce qui concerne les navires dans un port d'un Etat membre et des mesures d'exécution par les Etats riverains à l'égard des navires en transit.

L'article 10 instaure des mesures d'accompagnement de l'exécution de la Directive à travers un système de coopération entre Etats et de collaboration avec l'agence européenne pour la sécurité maritime.

10. La CEP•L ne suit dès lors pas l'approche des auteurs du projet.

Une transposition de l'article 10 semble même être réalisée au moins en partie par l'article 11 du projet (voir infra).

V. Articles du projet de loi

1. *Champ d'application (Article 2 du projet)*

11. Le présent projet tend à s'appliquer, conformément au droit international, aux rejets de substances polluantes dans:

- les eaux intérieures, y compris les ports, d'un Etat membre de la Communauté européenne, dans la mesure où le régime MARPOL est applicable;
- les eaux territoriales d'un Etat membre de la Communauté européenne;
- les détroits utilisés pour la navigation internationale soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dans la mesure où un Etat membre de la Communauté européenne exerce une juridiction sur ces détroits;
- la zone économique exclusive, ou une zone équivalente, d'un Etat membre de la Communauté européenne, établie conformément au droit international et la haute mer.

Le projet vise les rejets de substances polluantes provenant de tout type de navire, quel que soit son pavillon.

2. *Infractions visées par le projet de loi (Articles 3 et 5 du projet de loi)*

12. Les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2 sont considérés comme des infractions pénales s'ils ont été commis intentionnellement, téméairement ou à la suite d'une négligence grave.

13. L'article 5 du projet prévoit des exceptions en ses termes:

- Un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2, paragraphe 1, n'est pas considéré comme une infraction s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règles 9, 10, 11 a) ou 11 c), ou à l'annexe II, règles 5, 6 a) ou 6 c), de MARPOL 73/78.
- Un rejet de substances polluantes dans les zones visées à l'article 2, paragraphe 1, points c), d) et e), n'est pas considéré comme une infraction de la part du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règle 11 b), ou à l'annexe II, règle 6 b), de MARPOL 73/78.

3. *Sanctions des personnes physiques (Articles 4, 5, 6 et 7 du projet de loi)*

3.1. *Les peines encourues*

14. La décision-cadre et la directive obligent les Etats membres d'ériger en infractions pénales les rejets illicites lorsqu'ils sont commis intentionnellement ou par négligence grave. La détermination des sanctions tient compte, pour l'ensemble, de plusieurs éléments imposés par l'instrument européen.

15. Selon la gravité de l'acte et la présence ou non de l'élément intentionnel, le texte retient différents paliers:

- Les cas „les plus graves“ sont les hypothèses où l'infraction commise volontairement ou bien a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci, ou bien a causé la mort de personnes ou de graves lésions à des personnes.

- Les cas „graves“ sont de trois sortes:
 - l’infraction de rejet illégal commise volontairement dans le cadre d’une organisation criminelle;
 - l’infraction commise par négligence grave et ayant causé soit des dommages importants à l’environnement, soit une atteinte à la personne physique.
 - Est également considéré comme cas grave l’infraction commise par négligence grave et ayant entraîné des conséquences graves pour l’environnement sans atteinte corporelle à une personne physique.
- Les cas „de moindre importance“ sont les hypothèses où l’infraction n’a pas entraîné une détérioration significative de la qualité des eaux. La peine varie encore en fonction du caractère intentionnel de l’infraction.

16. L’article 4.7 du projet de loi fait usage de la faculté offerte d’accompagner la peine d’emprisonnement d’une sanction d’une autre nature, comme l’interdiction d’exercer la profession de dirigeant maritime pendant une durée comprise entre 5 et 10 ans.

3.2. *Les personnes susceptibles d’être coupables*

17. Le projet de loi analysé considère comme coupable des infractions précitées quiconque aura causé ou contribué à causer une telle infraction, notamment, mais non exclusivement, le propriétaire et capitaine du navire, le propriétaire de la cargaison. Il en est de même de celui qui aura incité quiconque à commettre une de ces infractions, ainsi que toute personne, qui aura, volontairement et sciemment, fait activement partie de l’organisation criminelle mise en cause.

18. La CEP•L fait remarquer que les personnes susceptibles d’être coupables seront souvent des salariés ayant agi sur ordre de leur employeur conformément au lien de subordination découlant de leur contrat de travail.

La sanction des infractions précitées joue certes déjà un rôle dissuasif, mais qui pourrait être accru par l’encouragement des salariés à ne pas suivre un ordre tendant à leur faire commettre une infraction punie par le présent projet de loi.

Il convient pour ce faire de donner aux salariés les moyens de se défendre et de s’opposer lorsqu’ils sont confrontés à tel commandement de leur supérieur.

Une sécurité plus grande serait ainsi assurée, ce dans l’intérêt général.

18bis. La CEP•L propose donc l’insertion des dispositions suivantes sous l’article 6 du présent projet de loi:

„Article x: Le travailleur ne peut faire l’objet de représailles en raison de ses protestations ou refus opposés à un ordre de son employeur ou tout autre supérieur hiérarchique, de collègues de travail ou de personnes extérieures en relation avec l’employeur, tendant à lui faire commettre une infraction punie par le présent projet de loi.

Toute disposition ou tout acte contraire au paragraphe qui précède, et notamment toute résiliation du contrat de travail en violation de ces dispositions, est nul de plein droit.

En cas de résiliation du contrat de travail, le travailleur peut demander dans les quinze jours qui suivent la notification de la résiliation, par simple requête au président de la juridiction du travail qui statue d’urgence, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité de la résiliation du contrat de travail et d’ordonner son maintien, ou le cas échéant sa réintégration conformément aux dispositions de l’article L. 124-12, paragraphe (4). L’ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision; elle est susceptible d’appel qui est porté par simple requête, dans les quarante jours à partir de la notification par la voie du greffe, devant le magistrat présidant la Chambre de la Cour d’appel à laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d’urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

Les convocations par voie de greffe prévues à l’alinéa qui précède contiennent sous peine de nullité les mentions prescrites à l’article 80 du Nouveau Code de procédure civile.

Article y: Le travailleur contraint d’exécuter un ordre tendant à lui faire commettre une infraction punie par le présent projet de loi peut refuser de poursuivre l’exécution du contrat

de travail et résilier le contrat de travail sans préavis pour motif grave avec dommages et intérêts à charge de l'employeur dont la faute, appréciée par référence à l'article L. 245-4, a occasionné la résiliation immédiate.

Article z: L'employeur doit en outre prendre toutes les mesures de prévention et d'information nécessaires à l'application du présent projet de loi et plus particulièrement du présent article."

19. L'article 7 du projet réprime la complicité en énonçant que les complices seront punis conformément à l'article 67 du Code pénal.

19.bis. Or, cet article ne pose pas les peines relatives à la complicité, mais sa définition. L'article 69 prévoit que les complices d'un crime seront punis de la peine immédiatement inférieure à celle qu'ils encourraient s'ils étaient auteurs de ce crime, tout en précisant que la peine prononcée contre les complices d'un délit n'excédera pas les deux tiers de celle qui leur serait appliquée s'ils étaient auteurs de ce délit.

20. Par ailleurs, la définition de l'infraction vise également l'hypothèse de rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2 s'ils ont été commis témérement.

Or, cette hypothèse ne semble pas se retrouver dans les sanctions?

4. Sanctions des personnes morales (Article 8 du projet de loi)

21. L'article 8 paragraphe 1 du projet de loi énumère un certain nombre de sanctions applicables à l'encontre des personnes morales, sous forme d'amendes.

22. Les auteurs du projet affirment, à juste titre, que la responsabilité des personnes morales constitue un principe nouveau dans notre système de droit, principe qui devrait donc trouver application dans un texte de loi séparé à mettre en place et à voter par la chambre des députés au plus tard au moment du vote du projet annexé.

Les auteurs précisent encore que lors de la rédaction du présent projet, un projet de loi instituant un régime complet de la responsabilité des personnes morales est en voie d'élaboration. Le projet de loi actuel se limite par conséquent à fixer les peines applicables aux personnes morales en cas de rejet en mer de substances dangereuses.

23. La CEP•L regrette de ne pas avoir pu examiner ce projet de loi introduisant la responsabilité des personnes morales dans notre droit avant d'avoir à se prononcer sur le présent projet érigeant des peines découlant de cette responsabilité.

Il est en effet toujours préférable d'examiner le principe avant ses applications pratiques.

24. L'article 8 paragraphe 2 du projet analysé ajoute aux amendes la possibilité de voir prononcer à l'encontre des mêmes personnes morales d'une part leur dissolution et liquidation judiciaire par le tribunal d'arrondissement siégeant en matière commerciale, d'autre part la fermeture définitive ou pour une durée d'au moins deux ans de l'un ou de plusieurs de leurs établissements ayant servi à commettre l'infraction.

25. Comme l'ont relevé les auteurs du texte, la mise en place de telles mesures nécessiterait le cas échéant une modification de la loi sur les sociétés commerciales.

La CEP•L se demande pourquoi cette modification de la loi sur les sociétés commerciales n'a dès lors pas été intégrée dans le projet avisé.

5. Circonstances atténuantes (Article 13 du projet de loi)

26. Le projet renvoie aux articles 73 à 79 du Code pénal.

L'existence des circonstances atténuantes est ainsi réservée à l'appréciation des juges au cas par cas.

6. Compétence juridictionnelle (Article 9 du projet de loi)

27. Le projet instaure la compétence des tribunaux luxembourgeois, lorsque l'infraction a été commise:

- à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois;
- par un de ses ressortissants si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction;
- pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur son territoire;

7. Système d'information internationale (Article 11 du projet de loi)

28. Le projet de loi met en place un système d'échange d'informations entre Etats à travers le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions.

Le projet prévoit 3 cas d'information:

- Quand le ministre e connaissance de la commission ou du risque de commission d'une infraction susceptible de causer un dommage à un autre Etat, il en informe celui-ci et la Commission.
- Quand l'infraction en cause relève de la compétence juridictionnelle d'un autre Etat, il en informe ce dernier.
- Le Luxembourg notifie sans tarder à l'Etat du pavillon ou à tout autre Etat concerné les mesures qu'il a prises en application de la présente loi.

29. Sous réserve des remarques ci-avant formulées, la CEP•L marque son accord au projet de loi susvisé.

Luxembourg, le 27 février 2007

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

(2.3.2007)

Par lettre en date du 25 janvier 2007, réf. CAM/MPS/51287, le ministre de l'Economie et du Commerce extérieur a saisi pour avis notre chambre du projet de loi transposant 1. la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions; 2. la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

La directive 2005/35/CE et la décision-cadre 2005/667/JAI soumises à transposition ont pour objet de rapprocher, voire d'harmoniser au maximum les différentes législations des Etats membres de l'Union européenne afin de sanctionner pénalement les responsables au sens large de certaines pollutions causées par les navires.

Si la réglementation internationale peut apparaître très stricte à certains égards, le constat demeure que les comportements n'ont pas pour autant évolué en raison d'un dispositif peu dissuasif pour les contrevenants. Ainsi notamment la convention internationale MARPOL, élaborée par l'Organisation Maritime Internationale, est mise en oeuvre différemment d'un Etat membre à l'autre, de sorte qu'une harmonisation s'avère nécessaire au niveau communautaire.

Afin de pallier les insuffisances constatées, l'Union européenne a créé un cadre juridique obligeant les Etats membres à sanctionner pénalement et/ou autrement les déversements d'hydrocarbures et de substances nocives effectués par les navires. Cette réglementation comprend deux instruments différents:

- l'introduction dans le droit communautaire des règles internationales applicables en matière de rejets polluants provenant des navires et qui fait l'objet de la directive 2005/35/CE. Moyennant certaines adaptations, la directive est fondée sur le texte MARPOL et a essentiellement pour objet d'incriminer certains comportements;
- l'obligation pour les Etats membres de mettre en place un système de sanctions en cas d'infraction en fixant la nature et le caractère de ces sanctions et qui fait l'objet de la décision-cadre 2005/667/JAI.

En matière de pollution maritime, les deux textes visent à renforcer la sécurité des mers et la protection de l'environnement. Ils rendent compte de la nécessité toujours plus grande d'approfondir les règles existantes et leur application correcte, en remédiant aux carences constatées. Il s'agit de franchir un pas décisif vers l'harmonisation du droit principalement pénal des Etats membres grâce à des instruments internationaux à caractère obligatoire et d'assurer l'application des conventions internationales par des mesures législatives harmonisées dans une large mesure dans tous les pays membres pour sanctionner des faits qui nuisent gravement à l'environnement.

Si notre chambre ne peut qu'approuver un renforcement des mesures destinées à sanctionner les auteurs d'une pollution marine, elle tient toutefois à considérer d'une part que l'introduction du principe de la responsabilité pénale des personnes morales est une condition préalable à la mise en vigueur de la présente loi et d'autre part que le projet de loi risque d'être privé de base légale dans l'hypothèse où la Cour de Justice des Communautés européennes annule la décision-cadre 2005/667/JAI du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction des sanctions en cas d'infractions.

Sous réserve des deux observations formulées ci-dessus, notre chambre a l'honneur de vous communiquer qu'elle marque son accord au projet de loi cité sous rubrique.

Luxembourg, le 2 mars 2007

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur adjoint,
Léon DRUCKER

Le Directeur,
Marcel DETAILLE

Service Central des Imprimés de l'Etat

5686/02

N° 5686²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(26.3.2007)

Le projet de loi sous rubrique transpose deux textes d'origine communautaire à savoir *la directive 2005/35/CE* du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et *la décision-cadre 2005/667/JAI* du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

Ces deux textes comprennent deux éléments :

- l'introduction dans le droit communautaire de règles internationales applicables en matière de rejets polluants provenant des navires,
- l'application par les Etats membres de sanctions à infliger en cas d'infraction à ces règles et la précision du régime juridique de ces sanctions.

L'objet de la directive est la protection de l'environnement marin par le renforcement du cadre répressif à l'encontre des responsables de rejets illicites.

La décision-cadre définit le régime des sanctions (pénales) applicables au comportement incriminé dans la directive. La décision-cadre prévoit ainsi une responsabilité pénale des personnes morales en cas d'infraction commise aux règles prévues par la directive. Elle oblige encore les Etats membres à établir leur compétence juridique face aux infractions incriminées et à se conformer à un système de communication entre Etats membres, d'où la nécessité de désigner des points de contacts.

La Chambre de Commerce constate que la pollution par les armateurs de mauvaise foi est nuisible à la réputation du secteur en entier. Elle estime également que toute infraction aux prescriptions internationales en matière de rejets polluants doit être soumise à une répression pénale. Dans ce contexte, elle préconise des définitions, des pénalisations et des sanctions harmonisées et conformes au droit international.

De manière générale, la Chambre de Commerce approuve l'approche de la transposition par le Gouvernement luxembourgeois telle que proposée dans le projet de loi qui suit les exigences de la directive 2005/35/CE et de la décision-cadre 2005/667/JAI.

La Chambre de Commerce souhaite cependant rendre attentif à deux particularités: un fait de dimension européenne et une circonstance de dimension luxembourgeoise.

En ce qui concerne le cadre européen, la Chambre de Commerce voudrait signaler que plusieurs associations internationales d'armateurs ont introduit devant la juridiction administrative suprême du Royaume-Uni un recours contestant la validité de la directive 2005/35/CE par rapport au droit maritime international. Dans le cadre de ce recours la juridiction du Royaume-Uni a posé une question préjudicielle à la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) qui devra rendre son arrêt sous peu.

En ce qui concerne le cadre luxembourgeois, la Chambre de Commerce constate que le projet de loi innove en prévoyant des sanctions pénales pour les personnes morales. La Chambre de Commerce signale à cet égard qu'il y a des travaux en cours au sujet d'un avant-projet de loi luxembourgeois sur la responsabilité pénale des personnes morales en général, et se pose la question s'il n'est pas prématuré dans les circonstances actuelles de prévoir l'application de sanctions pénales aux personnes morales en l'absence d'un texte général en vigueur.

La Chambre de Commerce aimerait également renvoyer dans ce contexte à son avis émis en date du 5 septembre 2006 relatif à l'avant-projet de loi introduisant la responsabilité pénale des personnes morales dans le code pénal et dans le code d'instruction criminelle et modifiant le code pénal, le code d'instruction criminelle et certaines autres dispositions législatives.

La Chambre de Commerce constate en outre que les sanctions en cas d'infractions, surtout dans les cas les plus graves, dépassent celles prévues par la convention de Londres du 2 novembre 1973 „pour la prévention de la pollution par les navires“, entrée en vigueur le 2 octobre 1983 (désignée par convention MARPOL73/78) et ratifiée par le Grand-Duché de Luxembourg en date du 9 novembre 1990.

*

Sous réserve des remarques émises ci-dessus, la Chambre de Commerce, après consultation de ses ressortissants, est en mesure d'approuver le présent projet de loi.

5686/03

N° 5686³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(22.5.2007)

Par dépêche du 29 janvier 2007, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de l'Economie et du Commerce extérieur. L'exposé des motifs, le commentaire des articles ainsi que le texte de la directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 et la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 repris sous rubrique étaient joints au texte du projet.

Les avis de la Chambre des employés privés et de la Chambre de travail ont été transmis au Conseil d'Etat en date du 19 mars 2007. L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'Etat par dépêche du 18 avril 2007.

Le projet sous avis se propose de transposer en droit national la directive et la décision-cadre susmentionnées. La date limite de transposition pour la directive était le 1er mars 2007.

Les deux instruments communautaires à la base du projet sous avis ont pour objet de rapprocher, voire d'harmoniser au maximum les différentes législations des Etats membres afin de sanctionner pénalement les responsables de certaines pollutions causées par les navires.

Un précurseur du projet sous avis est la Convention de Londres du 2 novembre 1973 (Convention MARPOL) „pour la prévention de la pollution par les navires“, élaborée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), entrée en vigueur le 2 octobre 1983 et approuvée par le Luxembourg par une loi du 9 novembre 1990.

Cette convention demande aux Etats d'établir des peines qui, de par leur rigueur, soient de nature à décourager les contrevenants sans autrement spécifier les peines en cas d'infraction.

Une application divergente dans les différents pays a fait naître l'ambition d'une harmonisation au niveau communautaire et a abouti à un cadre juridique – défini par les deux instruments à transposer – obligeant les Etats membres à sanctionner pénalement ou autrement les infractions.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Au vu des principes de la technique législative, il y a lieu de faire abstraction du préambule figurant en tête du projet de loi dans la version à soumettre à la Chambre des députés.

Les auteurs du projet ont renoncé à transposer les articles 6, 7 et 10 de la directive en argumentant que ces dispositions ne s'appliquent pas au Luxembourg, pays sans littoral et sans port international, ainsi que les articles 11 à 18 de la directive et les articles 10, 11 et 12 de la décision-cadre, au motif que ces dispositions ne s'adressent qu'aux seules institutions communautaires, et non aux administrés

des Etats membres. Le Conseil d'Etat est toutefois à se demander si certaines de ces dispositions délaissées n'auraient pas vocation à s'appliquer dans le cadre du pavillon maritime luxembourgeois. Aussi recommande-t-il vivement aux auteurs du projet sous examen de veiller à ce que leur façon de procéder assure une transposition correcte et effective des actes communautaires précités.

Les articles du projet, dont le libellé reprend en très large partie la terminologie communautaire, appellent les observations suivantes:

A l'article 4, première phrase, le terme „punis“ est à décliner au féminin pour se lire „punies“.

A l'article 8, les auteurs du projet entendent réprimer des infractions commises par une personne morale. D'après l'état positif de notre droit pénal, seule une personne physique peut être l'auteur pénalement responsable d'une infraction. La responsabilité pénale d'une personne morale n'est en l'état actuel prévue par aucune de nos lois et il n'y a aucune raison pour l'introduire dans le cadre du présent projet, alors que le projet de loi introduisant la responsabilité pénale des personnes morales dans le Code pénal et dans le Code d'instruction criminelle, modifiant le Code pénal, le Code d'instruction criminelle et certaines autres dispositions législatives (doc. parl. No 5718) entend précisément établir un cadre général pour la responsabilité des personnes morales. Aussi le Conseil d'Etat s'oppose-t-il formellement à l'introduction, en l'état et dans une matière spéciale, d'une dérogation à un des principes fondamentaux de notre droit pénal. Il estime qu'il serait suffisant aux exigences communautaires en prévoyant des sanctions administratives sous forme d'amendes d'ordre, ceci à l'instar de ce qui est d'ores et déjà prévu à l'article 126, alinéa 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, prononcées par le ministre compétent en la matière et susceptibles d'un recours en réformation devant les juridictions administratives.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 mai 2007.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

5686/04

N° 5686⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

* * *

SOMMAIRE:

| | <i>page</i> |
|--|-------------|
| <i>Amendements gouvernementaux</i> | |
| 1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (5.11.2007) | 1 |
| 2) Exposé des motifs | 2 |
| 3) Texte des amendements | 3 |
| 4) Commentaire des amendements..... | 3 |
| 5) Texte coordonné | 4 |

*

**DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT AUX RELATIONS AVEC
LE PARLEMENT AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(5.11.2007)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur, j'ai l'honneur de vous saisir d'amendements gouvernementaux au projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte des amendements, un exposé des motifs, un commentaire des articles ainsi qu'un texte coordonné tenant compte des modifications apportées au projet de loi.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*La Secrétaire d'Etat aux Relations
avec le Parlement,
Octavie MODERT*

*

EXPOSE DES MOTIFS

Les deux instruments européens soumis à transposition ont pour objet d'harmoniser les législations des Etats membres afin de sanctionner pénalement les responsables au sens large de certaines pollutions causées par les navires. En substance, la directive définit les incriminations alors que la décision-cadre fixe les sanctions à mettre en place. A ce titre, et compte tenu de la spécificité des comportements visés et des objectifs recherchés, les textes européens ont posé des sanctions applicables tant aux personnes physiques qu'aux personnes morales. Précisément, pour ces dernières, la décision-cadre a prévu une responsabilité de principe tout en précisant le type de sanctions à mettre en place à leur rencontre.

Au moment de la rédaction de l'avant-projet de loi et alors même que la décision-cadre faisait l'objet d'un recours en annulation devant la Cour de Justice des Communautés européennes pour un problème de compétence communautaire, le gouvernement luxembourgeois s'est résolu à une transposition complète des deux instruments, la directive ne remplissant pleinement son but que dans le cas de sanctions efficaces et harmonisées au maximum en cas d'infraction. A ce titre, les sanctions relatives à la responsabilité des personnes morales ont été introduites dans le projet de loi sous rubrique. Au moment de sa rédaction, un avant-projet de loi instituant un régime complet de la responsabilité des personnes morales était en voie d'élaboration, projet entretemps déposé à la Chambre des Députés sous le numéro 5718. En effet, la responsabilité des personnes morales constituant un principe nouveau dans notre système de droit, il devait trouver application dans un texte de loi séparé.

Le présent projet de loi se limitait par conséquent à fixer les peines applicables aux personnes morales en cas de rejet en mer de substances dangereuses. Cette approche a été retenue essentiellement compte tenu de la contrainte résultant du délai de transposition de la directive 2005/305/CE fixée au 1er mars 2007.

Cette approche duale consistant à renvoyer au projet-cadre n'a pas été acceptée par le Conseil d'Etat qui a mis en exergue l'absence d'une législation d'ensemble sur la responsabilité pénale des personnes morales dans le présent projet. En effet, le projet de loi 5718 introduisant la responsabilité pénale des personnes morales dans le Code pénal et dans le Code d'instruction criminelle, modifiant le Code pénal, le Code d'instruction criminelle et certaines autres dispositions législatives entend précisément établir un cadre général pour la responsabilité des personnes morales.

Compte tenu de la mise en demeure adressée par la Commission au Grand-Duché du Luxembourg (procédure d'infraction No 2007/0795), pour non-transposition dans les délais requis de la directive 2005/35/CE d'une part et de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, d'autre part, il est proposé de retirer l'article 8 du projet de loi. Au demeurant, cet article frappé de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, transpose l'article 6 de la décision-cadre qui n'a, quant à elle, pas été visée par la mise en demeure de la Commission.

La Haute Corporation se demande également si certaines dispositions non transposées n'auraient toutefois pas vocation à s'appliquer au pavillon luxembourgeois.

En raison de la situation géographique du Luxembourg, les articles de la directive relatifs à l'Etat d'accueil et aux ports ne sont pas transposés.

S'agissant des articles 6, 7 et 10 de la directive, en particulier les mesures d'exécution qui y sont prévues „à charge“ de certains Etats ne peuvent concerner que les Etats dotés d'un littoral et d'un port ou le navire, objet de la mesure d'exécution, doit faire escale. Les mesures d'exécution („l'inspection appropriée“) doivent être diligentées et effectuées, selon les articles 6 et 7, par les autorités compétentes de l'Etat membre ou de l'Etat riverain dans lequel le navire a fait escale. La non-transposition de ce texte n'exclut toutefois pas l'éventualité qu'un navire luxembourgeois puisse être l'objet de ladite inspection.

Les articles 11 à 18 de la directive, 10, 11 et 12 de la décision-cadre n'ont pas vocation à être transposés car ils ne contiennent que des dispositions s'adressant aux seules institutions communautaires, le cas échéant dans leurs rapports avec les administrations nationales et n'ont aucun effet juridique à l'égard des administrés.

Enfin, le texte de l'article 4 sera modifié en tenant compte de la proposition de la Haute Corporation de décliner le terme „punis“ au féminin, à savoir „punies“.

*

TEXTE DES AMENDEMENTS

Amendement 1:

A l'article 4 le terme „punis“ est décliné au féminin et remplacé par le terme „punies“.

Amendement 2:

L'article 8 est supprimé.

Amendement 3:

Du fait de la suppression de l'article 8, l'article 9 devient l'article 8.

Amendement 4:

Du fait de la suppression de l'article 8, l'article 10 devient l'article 9.

Amendement 5:

Du fait de la suppression de l'article 8, l'article 11 devient l'article 10.

Amendement 6:

Du fait de la suppression de l'article 8, l'article 12 devient l'article 11.

Amendement 7:

Du fait de la suppression de l'article 8, l'article 13 devient l'article 12.

*

COMMENTAIRE DES AMENDEMENTS

Ad amendement 1:

Pas de commentaire particulier.

Ad amendement 2:

L'amendement a pour objet de tenir compte de l'avis du Conseil d'Etat (CE, avis du 22 mai 2007, No 4757) qui s'est formellement opposé à voir introduire en droit luxembourgeois, en l'état et dans une matière spéciale, une dérogation au principe fondamental actuel de droit pénal luxembourgeois relatif à l'irresponsabilité pénale des personnes morales.

Toutefois, afin d'assurer une transposition complète de la directive 2005/35/CE et de la décision-cadre 2005/665/JAI, les dispositions qui figurent actuellement au projet de loi 5686 sous l'article 8 sont reprises et intégrées au projet de loi qui introduit d'une manière générale la responsabilité pénale des personnes morales dans le Code pénal et dans le Code d'instruction criminelle qui a été déposé à la Chambre des Députés par le ministre de la justice en date du 20 avril 2007 (Doc. Parl. 5718).

Le Grand-Duché de Luxembourg ayant été mis en demeure par la Commission européenne pour non-transposition dans les délais impartis (procédure d'infraction No 2007/0795), la solution préconisée permettra de ne pas retarder plus longtemps la transposition des deux instruments européens et assurera l'exécution complète des différentes dispositions des textes européens.

Ad amendement 3:

Pas de commentaire particulier.

Ad amendement 4:

Pas de commentaire particulier.

Ad amendement 5:

Pas de commentaire particulier.

Ad amendement 6:

Pas de commentaire particulier.

Ad amendement 7:

Pas de commentaire particulier.

*

TEXTE COORDONNE

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et l'interaction des sanctions en cas d'infraction;

Vu la décision-cadre 2005/667/JAI du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction des sanctions en cas d'infractions;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Art. 1er. – Définitions

Aux fins de la présente loi on entend par:

1. „MARPOL 73/78“, la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978, dans sa version actualisée;
2. „substance polluantes“, les substances visées aux annexes I (hydrocarbures) et II (substances liquides nocives) de MARPOL 73/78;
3. „rejet“, tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, visé à l'article 2 de MARPOL 73/78;
4. „navire“, un bâtiment de mer, indépendamment de son pavillon, de quelque type que ce soit, exploité en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants;
5. „Convention sur le droit de la mer“, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

Art. 2. – Champ d'application

La présente loi s'applique, conformément au droit international, aux rejets de substances polluantes dans:

- les eaux intérieures, y compris les ports, d'un Etat membre de la Communauté européenne, dans la mesure où le régime MARPOL est applicable;
- les eaux territoriales d'un Etat membre de la Communauté européenne;
- les détroits utilisés pour la navigation internationale soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, dans la mesure où un Etat membre de la Communauté européenne exerce une juridiction sur ces détroits;
- la zone économique exclusive, ou une zone équivalente, d'un Etat membre de la Communauté européenne, établie conformément au droit international et
- la haute mer.

La présente loi s'applique aux rejets de substances polluantes provenant de tout type de navire, quel que soit son pavillon.

Art. 3.– Infractions

Sans préjudice de l'article 5, les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2 sont considérés comme des infractions pénales s'ils ont été commis intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence grave.

Art. 4.– Sanctions

Sans préjudice de l'article 5 de la présente loi et du droit international, notamment l'article 230 de la Convention sur le droit de la mer, les personnes physiques reconnues coupables de rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2 sont punies comme suit:

- 1) de la réclusion de cinq ans à dix ans et d'une amende de 5.000 euros à 200.000 euros lorsque l'infraction mentionnée à l'article 3 a été commise intentionnellement et:
 - a) soit a causé des dommages significatifs à la qualité des eaux et des fonctions écologiques des milieux naturels, à l'exclusion de dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci et
 - b) soit a causé la mort d'une ou de plusieurs personnes ou de graves lésions à une ou plusieurs personnes;
- 2) d'une peine d'emprisonnement de huit jours à cinq ans et/ou d'une amende de 3.000 euros à 150.000 euros lorsque, sans causer la mort d'une ou de plusieurs personnes ou de graves lésions à une ou plusieurs personnes, l'infraction sous le paragraphe 1 du présent article a été commise intentionnellement;
- 3) en conformité avec l'article 324ter du code pénal, si l'infraction mentionnée à l'article 3 a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle au sens de l'action commune 98/733/JAI du Conseil du 21 décembre 1998 relative à l'incrimination de la participation à une organisation criminelle dans les Etats membres de l'Union européenne, quel que soit le niveau de la sanction visée dans cette action commune;
- 4) d'une peine d'emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 2.500 euros à 100.000 euros lorsque l'infraction mentionnée à l'article 3 a été commise par négligence grave et:
 - a) soit a causé des dommages significatifs à la qualité des eaux et des fonctions écologiques des milieux naturels, à l'exclusion de dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci et
 - b) soit a causé la mort d'une ou de plusieurs personnes ou de graves lésions à une ou plusieurs personnes;
- 5) d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et/ou d'une amende de 1.000 euros à 50.000 euros lorsque l'infraction a été commise par négligence grave, et lorsqu'elle a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci;
- 6) lorsque le rejet est à l'origine d'une pollution entraînant une détérioration mineure de la qualité des eaux et des fonctions écologiques des milieux naturels, à l'exclusion de dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci, et à l'exclusion de tout dommage corporel:
 - a) en cas de faute intentionnelle, d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et/ou d'une amende de 1.000 euros à 20.000 euros;
 - b) en cas de négligence grave, d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et/ou d'une amende de 500 euros à 10.000 euros;
- 7) les peines d'emprisonnement et de réclusion et les amendes peuvent être accompagnées, à l'encontre de toute personne physique condamnée sur base de la présente loi:
 - a) de l'interdiction d'exercer la profession de dirigeant maritime et/ou d'une fonction quelconque dans une entreprise maritime pendant une durée de 5 ans au moins et de 10 ans au plus;
 - b) de la publication ou de l'affichage, aux frais du condamné, de la décision ou d'un extrait de la décision dans un ou plusieurs journaux luxembourgeois et/ou étrangers.

Art. 5.– Exceptions

Un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2, paragraphe 1, n'est pas considéré comme une infraction s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règles 9, 10, 11 a) ou 11 c), ou à l'annexe II, règles 5, 6 a) ou 6 c), de MARPOL 73/78.

Un rejet de substances polluantes dans les zones visées à l'article 2, paragraphe 1, points c), d) et e), n'est pas considéré comme une infraction de la part du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règle 11 b), ou à l'annexe II, règle 6 b), de MARPOL 73/78.

Art. 6.– Responsabilité des personnes physiques

Sera considéré comme coupable d'une des infractions énoncées à l'article 3 ci-dessus et puni des peines prévues à l'article 4 de la présente loi quiconque aura causé ou contribué à causer une telle infraction, notamment, mais non exclusivement, le propriétaire et capitaine du navire, le propriétaire de la cargaison et la société de classification.

Il en est de même de celui qui aura incité quiconque à commettre une des infractions énoncées à l'article 3 ou encore de toute personne au sens de l'article 324ter du Code pénal.

Art. 7.– Complicité

Les personnes qui se seront rendues complices d'une des infractions énoncées à l'article 3 y seront punies conformément à l'article 67 du Code pénal.

Art. 8.– Compétence juridictionnelle

Les tribunaux luxembourgeois sont compétents à l'égard des infractions visées aux articles 3 et 4, lorsque l'infraction a été commise:

- à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois;
- par un de ses ressortissants si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction;
- pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur son territoire.

Art. 9.– Conformité avec le droit international

Les dispositions de la présente loi s'appliquent sans aucune discrimination de droit ou de fait à l'encontre des navires étrangers et conformément au droit international applicable, notamment la partie XII, section 7, de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982.

Les mesures prises en vertu de la présente loi sont adressées en copie au ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions qui les notifie à l'Etat du pavillon du navire et à tout autre Etat concerné.

Art. 10.– Notifications d'informations

Lorsque le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est informé de la commission d'une infraction à laquelle l'article 3 est applicable ou du risque de la commission d'une telle infraction qui cause ou est susceptible de causer une pollution imminente, il en informe immédiatement les autres Etats membres susceptibles d'être exposés à ces dommages, ainsi que la Commission.

S'il est informé de la commission d'une infraction à laquelle l'article 3 est applicable, ou du risque de la commission d'une telle infraction qui est susceptible de relever de la compétence juridictionnelle d'un Etat membre de la Communauté européenne, il en informe immédiatement ce dernier.

Le Luxembourg notifie sans tarder à l'Etat du pavillon ou à tout autre Etat concerné les mesures qu'il a prises en application de la présente loi.

Art. 11.– Point de contact

Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est le point de contact visé à l'article 9 de la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005.

Art. 12.– Circonstances atténuantes

Les articles 73 à 79 du Code pénal sur les circonstances atténuantes sont applicables à la présente loi.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5686/05

N° 5686⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(4.12.2007)

En date du 5 novembre 2007, le Conseil d'Etat a été saisi par le Premier Ministre, Ministre d'Etat, d'une série d'amendements relatifs au projet de loi sous rubrique, élaborés par le ministre de l'Economie et du Commerce extérieur. Le texte des amendements était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire, ainsi que d'un texte coordonné tenant compte des modifications apportées au projet de loi.

L'amendement 1er corrige une erreur grammaticale qui s'était glissée dans le texte et qui avait fait l'objet d'une observation du Conseil d'Etat.

L'amendement 2 supprime l'article 8 pour tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat dans son avis du 22 mai 2007.

Le Conseil d'Etat s'était opposé à l'introduction en droit luxembourgeois, dans une matière spéciale, d'une dérogation au principe relatif à l'irresponsabilité pénale des personnes morales.

Comme cette question trouvera une solution plus générale dans le cadre d'un projet de loi en instance législative, il n'y a pas lieu de maintenir cette disposition ponctuelle dans le projet sous avis.

Le Conseil d'Etat peut approuver l'amendement proposé.

Les amendements 3 à 7 concernent la renumérotation des articles suite à la suppression de l'article 8.

Les amendements ne donnent pas lieu à d'autres observations de la part du Conseil d'Etat.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 décembre 2007.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5686/06

N° 5686⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,
DES POSTES ET DES SPORTS**

(24.1.2008)

La Commission se compose de: M. Alex BODRY, Président; M. Jos SCHEUER, Rapporteur; MM. Eugène BERGER, John CASTEGNARO, Mme Colette FLESCHE, M. Jacques-Yves HENCKES, Mme Françoise HETTO-GAASCH, MM. Henri KOX, Marcel SAUBER, Marco SCHANK et Marc SPAUTZ, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi transposant la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires a été déposé à la Chambre des Députés le 16 février 2007 par Monsieur le Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, du texte de la décision-cadre 2005/667/JAI, du texte de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005, ainsi que des tableaux de correspondance des articles.

L'avis de la Chambre des Employés Privés est intervenu le 27 février 2007, celui de la Chambre de Travail le 2 mars 2007 et celui de la Chambre de Commerce le 26 mars 2007.

L'avis du Conseil d'Etat a été rendu le 22 mai 2007.

Au cours de sa réunion du 11 octobre 2007, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Sports a désigné Monsieur Jos Scheuer rapporteur du projet de loi sous rubrique.

En date du 5 novembre 2007, le Gouvernement a saisi le Conseil d'Etat d'une série d'amendements au projet de loi sous objet, amendements accompagnés d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles amendés et d'un texte coordonné du projet de loi.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat est intervenu le 4 décembre 2007.

Le 10 janvier 2008 la commission parlementaire a examiné le projet de loi, les amendements gouvernementaux et les avis afférents.

La commission a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 24 janvier 2008.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit luxembourgeois la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, et la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

La directive 2005/35/CE aurait dû être transposée en droit national jusqu'au 1er mars 2007 au plus tard. Ce délai étant dépassé, le Grand-Duché de Luxembourg s'est vu adresser une mise en demeure par la Commission européenne pour non-transposition dans les délais requis (procédure d'infraction No 2007/0795), suivie d'un avis motivé daté du 28 novembre 2007.

*

III. LES INTENTIONS DE L'UNION EUROPEENNE EN MATIERE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN ET COTIER

Les naufrages des pétroliers „Erika“ en décembre 1999 et „Prestige“ en novembre 2002, mis en exergue par tous les médias, ont suscité à l'époque l'attention du monde entier et montré la nécessité de renforcer l'arsenal de lutte contre la pollution de l'environnement marin et côtier par les navires. Si les avaries de pétroliers sont à la base des pollutions marines les plus spectaculaires, elles ne constituent pourtant pas la principale source de pollution, la majeure partie étant le résultat de rejets délibérés (nettoyage des citernes et élimination des huiles usées).

Entrée en vigueur le 2 octobre 1983, la Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, (désignée par Convention MARPOL 73/78), élaborée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), couvre plusieurs produits ou substances dont le rejet pollue gravement le milieu maritime. Le Grand-Duché a approuvé la Convention MARPOL par la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Or, la principale faiblesse de cette convention réside dans le fait qu'elle se borne à demander aux Etats contractants d'établir des „peines qui, par leur rigueur, soient de nature à décourager les contrevenants éventuels ...“, sans autrement spécifier la nature et le caractère de ces peines en cas d'infraction. Il n'est dès lors guère surprenant que la convention soit mise en œuvre différemment d'un Etat membre à l'autre, de sorte qu'une harmonisation s'avère nécessaire au niveau communautaire. Par ailleurs, force est de constater que malgré l'existence d'une réglementation internationale très stricte à certains égards, les comportements n'ont pas pour autant évolué en raison d'un dispositif peu dissuasif pour les contrevenants.

Afin de pallier les insuffisances constatées, l'Union européenne a créé un cadre juridique obligeant les Etats membres à sanctionner pénalement et/ou autrement les déversements d'hydrocarbures et de substances nocives effectués par des navires.

Cette réglementation comprend deux instruments différents et complémentaires:

- l'introduction dans le droit communautaire de règles internationales applicables en matière de rejets polluants provenant des navires et qui fait l'objet de la directive 2005/35/CE. La directive se base sur le texte de la Convention MARPOL et a essentiellement pour objet d'incriminer certains comportements;
- l'obligation pour les Etats membres de mettre en place un régime de sanctions et qui fait l'objet de la décision-cadre 2005/667/JAI.

La directive et la décision-cadre soumises à transposition ont pour objet de rapprocher, voire d'harmoniser au maximum les différentes législations des Etats membres de l'Union européenne afin de sanctionner pénalement les responsables de certaines pollutions causées par les navires. En effet, il s'agit de franchir un pas décisif vers l'harmonisation principalement du droit pénal des Etats membres grâce à des instruments internationaux à caractère obligatoire. L'objet des deux textes combinés est d'assurer, dans tous les pays membres, l'application des conventions internationales par des mesures législatives harmonisées dans une large mesure et de sanctionner efficacement des faits qui nuisent gravement à l'environnement.

Résumé de la directive 2005/35/CE

La directive a pour objet la protection de l'environnement marin par le renforcement du cadre répressif à l'encontre des responsables de rejets illicites. Les déversements d'hydrocarbure ou de certaines substances liquides nocives tels que définis aux annexes I et II de la Convention MARPOL sont considérés comme une infraction et doivent être sanctionnés de manière appropriée, lorsqu'ils ont été commis intentionnellement, par imprudence ou par suite d'une négligence grave.

La directive s'applique à des rejets illicites effectués à la haute mer, dans les eaux intérieures, d'un Etat membre (y compris les ports), dans les eaux territoriales et dans la zone économique exclusive (ZEE) d'un Etat membre, dans les détroits empruntés par la navigation internationale et soumis au régime du passage en transit.

Elle s'applique aux rejets provenant de tout type de navire, quel que soit son pavillon, à l'exception des navires de guerre et des bâtiments exploités par un Etat à des fins gouvernementales et non commerciales.

Toute personne, physique et morale, responsable de tels rejets devra faire l'objet de sanctions appropriées. Alors que la Convention MARPOL ne vise que l'armateur et le capitaine, la directive prévoit des sanctions à l'encontre de „quiconque cause ou contribue à causer une pollution marine“: propriétaire ou capitaine du navire, propriétaire de la cargaison, société de classification ou toute autre personne impliquée.

L'interdiction de rejet de substances polluantes connaît néanmoins des exceptions, notamment quand la sécurité humaine ou celle du navire est en jeu.

Si un vaisseau a déversé illicitement une charge polluante dans une zone neutre ou contrôlée par un Etat membre et si le navire fait escale dans un port géré par un autre Etat, les autorités respectives sont tenues de collaborer.

En ce qui concerne la demande de décision préjudicielle formée par la High Court of Justice britannique devant la Cour de Justice des Communautés européennes (affaire C-308/06), il y a lieu de constater que la Cour n'a pas encore rendu son jugement. Les conclusions de l'Avocat général rendues publiques le 20 novembre 2007 laissent néanmoins prévoir que la directive 2005/35/CE sera jugée conforme au Traité CE. En tout état de cause, la demande de décision préjudicielle n'a pas d'effet suspensif sur la transposition de la directive.

Résumé de la décision-cadre 2005/667/JAI

Les incriminations ayant été définies par la directive 2005/35/CE, la décision-cadre 2005/667/JAI fixe d'une part les sanctions à mettre en place face à des personnes physiques fautives. D'autre part, elle fait entrer en jeu la responsabilité des personnes morales et elle mentionne les sanctions à prendre en cas d'infraction. Par ailleurs, elle oblige également les Etats membres à punir, en conformité avec le droit international, les complices ainsi que ceux qui ont incité d'autres personnes à commettre l'infraction.

Les Etats membres doivent inclure parmi les sanctions possibles des peines d'emprisonnement pour les cas les plus graves, c'est-à-dire chaque fois qu'il y a eu des dommages significatifs et étendus qui ont affecté la qualité des eaux, porté atteinte à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci ou engendré la mort de personnes ou causé de graves lésions. D'autres sanctions telles que des amendes ou la déchéance du droit d'exercer une activité réglementée, peuvent être prises à l'égard de personnes physiques.

Les Etats membres doivent prévoir que la responsabilité d'une personne morale est engagée lorsqu'une infraction est commise à son profit par une personne qui exerce un pouvoir de direction ou de représentation au sein d'un organisme faisant fonction de personne morale. Il en est de même lorsqu'un défaut de surveillance ou de contrôle est imputable à l'égard d'une personne morale. Les sanctions en cas pareil peuvent comprendre, notamment, des amendes, l'interdiction permanente ou temporaire d'exercer une activité commerciale, le placement sous contrôle judiciaire, la liquidation judiciaire, l'interdiction d'accès à l'aide ou aux subventions publiques.

Les Etats membres doivent se doter des moyens nécessaires pour pouvoir donner des suites au cas où des infractions sont commises sur leur territoire, à bord d'un navire battant leur pavillon, ou lors-

qu'elles ont été effectuées soit par un de leurs ressortissants soit pour le compte d'une personne morale établie sur leur territoire.

A noter qu'en date du 23 octobre 2007, la décision-cadre 2005/667/JAI a été annulée par arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes (affaire C-440/05).

*

IV. POSITION DU LUXEMBOURG

A côté du registre public des navires de plaisance, créé par une loi du 23 septembre 1997, le Grand-Duché de Luxembourg s'est doté, par le biais de la loi du 9 novembre 1990, d'un registre public maritime. Depuis la création de ce registre, un nombre toujours croissant de navires commerciaux sillonnent les mers et les océans sous drapeau luxembourgeois.

A titre de référence, la flotte marchande battant pavillon luxembourgeois comptait 148 navires (navires de croisière, vraquiers, porte-conteneurs, bateaux-citerne, etc.) fin 2007, représentant un tonnage total d'environ 932.000 t.¹

Voilà pourquoi le Luxembourg est directement concerné par toute nouvelle législation européenne ou internationale en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement marin.

En ce qui concerne la transposition des deux actes communautaires dont la présentation fait l'objet du chapitre précédent, le Gouvernement a choisi de ne pas transposer un certain nombre d'articles et de la directive et de la décision-cadre, au motif que celles-ci ne concernent pas le Grand-Duché.

Ainsi, s'agissant des articles 6, 7 et 10 de la directive, en particulier les mesures d'exécution qui y sont prévues „à charge“ de certains Etats ne peuvent concerner que les Etats dotés d'un littoral et d'un port où le navire qui est l'objet de la mesure d'exécution, doit faire escale. En pareil cas les mesures d'exécution („l'inspection appropriée“) doivent être diligentées et effectuées, selon les articles 6 et 7, par les autorités compétentes de l'Etat membre ou de l'Etat riverain dans lequel le navire a fait escale. La non-transposition de ce texte n'exclut toutefois pas l'éventualité qu'un navire luxembourgeois puisse être l'objet de ladite inspection.

Quant aux articles 11 à 18 de la directive et 10 à 12 de la décision-cadre, ceux-ci n'ont pas vocation à être transposés car ils ne contiennent que des dispositions s'adressant aux seules institutions communautaires, le cas échéant dans leurs rapports avec les administrations nationales et n'ont aucun effet juridique à l'égard des administrés des Etats membres.

Malgré le fait que la décision-cadre 2005/667/JAI a été annulée par la CJCE en octobre 2007, le Gouvernement avait estimé qu'il serait indispensable de transposer la directive ensemble avec la décision-cadre, la directive ne remplissant pleinement son but que dans le cas où les infractions entraîneraient des sanctions efficaces et harmonisées au maximum. Car, en effet, une absence d'harmonisation pourrait, en cas d'infraction et dans un espace international dans lequel la compétence internationale n'est pas toujours clairement définie, créer une injustice profonde selon le juge qui se déclarerait compétent et amener des sujets malveillants à diriger l'action vers un pays plutôt que vers un autre. Par ailleurs, le contenu de la décision-cadre, qui n'a pas été remis en cause par le jugement de la CJCE, fera vraisemblablement l'objet d'une nouvelle proposition de directive de la Commission européenne, complétant la directive 2005/35/CE.

*

V. LES AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

1. Les avis du Conseil d'Etat

Partant du constat que les auteurs du projet de loi ont renoncé à transposer les articles 6, 7 et 10 de la directive en argumentant que ces dispositions ne s'appliquent pas au Luxembourg, pays sans littoral et sans port international, ainsi que les articles 11 à 18 de la directive et les articles 10 à 12 de la déci-

¹ cf. site Internet du Commissariat aux Affaires maritimes, <http://www.cam.etat.lu>

sion-cadre, au motif que ces dispositions ne s'adressent qu'aux seules institutions communautaires, la Haute Corporation se demande si certaines de ces dispositions n'auraient pas vocation à s'appliquer au pavillon luxembourgeois et recommande aux auteurs du projet de loi de s'assurer que leur façon de procéder garantisse une transposition correcte et effective des actes communautaires en question.

En ce qui concerne plus particulièrement l'article 8 du projet de loi, qui entend réprimer des infractions commises par une personne morale, le Conseil d'Etat invoque que selon le droit positif luxembourgeois, seule une personne physique peut être l'auteur pénalement responsable d'une infraction: „*La responsabilité pénale d'une personne morale n'est en l'état actuel prévue par aucune de nos lois et il n'y a aucune raison pour l'introduire dans le cadre du présent projet, alors que le projet de loi introduisant la responsabilité pénale des personnes morales dans le Code pénal et dans le Code d'instruction criminelle, modifiant le Code pénal, le Code d'instruction criminelle et certaines autres dispositions législatives (doc. parl. No 5718) entend précisément établir un cadre général pour la responsabilité des personnes morales. Aussi le Conseil d'Etat s'oppose-t-il formellement à l'introduction, en l'état et dans une matière spéciale, d'une dérogation à un des principes fondamentaux de notre droit pénal.*“

Dans cette même logique, le Conseil d'Etat estime qu'il serait suffisant de prévoir des sanctions administratives sous forme d'amendes d'ordre, prononcées par le ministre compétent en la matière et susceptibles d'un recours en réformation devant les juridictions administratives.

Dans son avis complémentaire du 4 décembre 2007, rendu suite aux amendements gouvernementaux du 5 novembre 2007 ayant notamment supprimé l'article 8 du projet de loi, le Conseil d'Etat a levé son opposition formelle.

2. L'avis de la Chambre de Commerce

De manière générale, la Chambre de Commerce approuve l'approche retenue par le Gouvernement aussi bien pour la transposition de la directive que pour la décision-cadre.

Néanmoins, la Chambre de Commerce tient à signaler que la juridiction administrative suprême du Royaume-Uni a posé une question préjudicielle à la Cour de Justice des Communautés européennes dans le but de se prononcer sur la validité de la directive 2005/35/CE par rapport au droit maritime international.

Quant à l'article 8 du projet de loi initial, prévoyant l'introduction de sanctions pénales pour les personnes morales, la Chambre de Commerce se pose la question s'il n'est pas prématuré de prévoir de telles sanctions alors même qu'un cadre législatif général en la matière, inexistant à l'heure actuelle dans le système juridique luxembourgeois, se trouve en voie d'élaboration.

3. L'avis de la Chambre des Employés Privés

Alors que la Chambre des Employés Privés (CEP-L) salue en principe la volonté du Gouvernement d'opérer une transposition aussi complète que possible des deux textes communautaires, elle donne néanmoins à considérer que cet objectif risque d'être compromis par le fait d'exclure de la transposition certains articles de ladite directive.

Par ailleurs, la CEP-L fait remarquer que les personnes susceptibles d'être coupables au sens de la nouvelle législation seront souvent des salariés ayant agi sur ordre de leur employeur et conformément au lien de subordination découlant de leur contrat de travail. Voilà pourquoi la CEP-L propose l'insertion, dans le texte du projet de loi, de dispositions protégeant le salarié face aux représailles éventuelles de son employeur et lui permettant de se défendre contre des ordres constituant des infractions à la loi en projet.

Enfin, à l'instar de la Chambre de Commerce, la CEP-L regrette de ne pas avoir pu examiner le projet de loi introduisant la responsabilité des personnes morales dans le droit luxembourgeois avant de se prononcer sur le projet de loi sous rubrique.

4. L'avis de la Chambre de Travail

A l'instar de la CEP-L, et tout en approuvant le renforcement des mesures destinées à sanctionner les auteurs d'une pollution marine, la Chambre de Travail donne à considérer dans son avis que l'introduction du principe de la responsabilité pénale des personnes morales est une condition préalable à

la mise en vigueur de la loi en projet. Par ailleurs, elle tient à signaler que le projet de loi risque d'être privé de base légale dans l'hypothèse où la Cour de Justice des Communautés européennes annulerait la décision-cadre 2005/667/JAI.

Sous réserve de ces deux observations, la Chambre de Travail marque son accord au projet de loi sous examen.

*

VI. LES TRAVAUX EN COMMISSION

La problématique d'une transposition fidèle des textes communautaires a été au centre des débats de la commission parlementaire, le Gouvernement ayant renoncé à transposer d'une part les articles 6, 7 et 10 à 18 de la directive, et d'autre part les articles 10 à 12 de la décision-cadre.

La commission parlementaire a pris acte de la position du Gouvernement que ces dispositions non retenues ne s'appliquent pas au Luxembourg, soit en raison de sa situation géographique, soit au motif que ces dispositions ne s'adressent qu'aux seules institutions communautaires et non aux administrés des Etats membres.

Toutefois, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Sports se doit de constater que suite à la suppression de l'article 8 du projet initial les exigences communautaires en ce qui concerne la sanction de personnes morales responsables de rejets illicites dans les zones maritimes visées à l'article 2 de la loi en projet ne sont pas satisfaites.

Considérant la gravité des faits incriminés par la loi en projet, la Commission de l'Economie a choisi de ne pas suivre la proposition alternative indiquée par le Conseil d'Etat qui a estimé „*qu'il serait suffisant aux exigences communautaires en prévoyant des sanctions administratives sous forme d'amendes d'ordre, ceci à l'instar de ce qui est d'ores et déjà prévu à l'article 126, alinéa 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, prononcées par le ministre compétent en la matière et susceptibles d'un recours en réformation devant les juridictions administratives*“.

La commission parlementaire signale qu'un projet de loi distinct introduira la responsabilité pénale des personnes morales dans le Code pénal et dans le Code d'instruction criminelle, en modifiant le Code pénal, le Code d'instruction criminelle et certaines autres dispositions législatives (doc. parl. No 5718). Ce projet a été déposé par Monsieur le Ministre de la Justice à la Chambre des Députés en date du 20 avril 2007. La commission signale encore que le Gouvernement entend introduire les dispositions de l'article 8 rayé par voie d'amendement dans ladite loi en projet.

*

VII. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

Cet article reprend les définitions figurant à l'article 2 de la directive 2005/35/CE.

Article 2

Cet article reprend le champ d'application tel qu'il est défini à l'article 3 de la directive 2005/35/CE.

Article 3

L'article 3 définit l'infraction incriminée qui peut être intentionnelle ou commise par négligence grave.

Article 4

Cet article établit les sanctions attachées aux rejets illicites provenant de navires.

Article 5

L'article 5 prévoit, en conformité avec la directive et la décision-cadre à transposer, des cas où les rejets de certaines substances par des navires ne sont pas punissables.

Article 6

L'article en question détermine les différentes personnes qui peuvent être poursuivies en cas d'infraction à la présente loi.

Article 7

L'article 7 renvoie à l'article 69 du Code pénal qui traite des peines applicables au complice.

Article 8 du texte initial (supprimé)

L'article 8 du projet initial visait à instaurer un régime de sanctions s'appliquant aux personnes morales responsables d'infractions visées à l'article 3.

Faisant suite à l'avis du Conseil d'Etat qui s'est formellement opposé „à l'introduction, en l'état et dans une matière spéciale, d'une dérogation à un des principes fondamentaux de notre droit pénal“, le Gouvernement a saisi le Conseil d'Etat d'un amendement proposant la suppression de cet article.

Le Gouvernement entendant introduire pareil régime de sanctions par voie d'amendement dans le projet de loi introduisant la responsabilité pénale des personnes morales dans le Code pénal et dans le Code d'instruction criminelle, modifiant le Code pénal, le Code d'instruction criminelle et certaines autres dispositions législatives (doc. parl. No 5718), déposé à la Chambre des Députés le 20 avril 2007, la commission parlementaire a pris acte de l'amendement gouvernemental, positivement avisé par le Conseil d'Etat.

Article 8 (article 9 du texte initial)

Cet article définit la compétence relative aux infractions pénales, conformément aux obligations communautaires.

Il pourrait certes en résulter une double compétence juridictionnelle entre le Luxembourg (sur base du pavillon ou du fait d'un de ses ressortissants ou du fait du siège de la personne morale) et l'Etat où cette pollution aura eu lieu. Il semble cependant important de pouvoir juger les responsables des navires battant pavillon luxembourgeois de même que les ressortissants et sociétés luxembourgeois à l'origine des infractions.

Article 9 (article 10 du texte initial)

Cet article permet de respecter les restrictions importantes posées par la convention UNCLOS en ses articles 230, paragraphes 1 et 2, et 231 notamment.

Article 10 (article 11 du texte initial)

Il incombe au ministre ayant les Affaires maritimes dans ses attributions de faire les notifications prévues à l'article 8 de la décision-cadre.

Article 11 (article 12 du texte initial)

Cet article transpose l'article 9 de la décision-cadre qui exige la nomination, par chaque Etat membre, d'un point de contact.

Article 12 (article 13 du texte initial)

Les articles 73 à 79 du code pénal sur les circonstances atténuantes sont applicables à la présente loi afin de permettre au juge un plus grand pouvoir d'appréciation.

*

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Sports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit:

*

VIII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

Art. 1er.– Définitions

Aux fins de la présente loi on entend par:

1. „MARPOL 73/78“, la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978, dans sa version actualisée;
2. „substances polluantes“, les substances visées aux annexes I (hydrocarbures) et II (substances liquides nocives) de MARPOL 73/78;
3. „rejet“, tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, visé à l'article 2 de MARPOL 73/78;
4. „navire“, un bâtiment de mer, indépendamment de son pavillon, de quelque type que ce soit, exploité en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants;
5. „Convention sur le droit de la mer“, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

Art. 2.– Champ d'application

La présente loi s'applique, conformément au droit international, aux rejets de substances polluantes dans:

- les eaux intérieures, y compris les ports, d'un Etat membre de la Communauté européenne, dans la mesure où le régime MARPOL est applicable;
- les eaux territoriales d'un Etat membre de la Communauté européenne;
- les détroits utilisés pour la navigation internationale soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, dans la mesure où un Etat membre de la Communauté européenne exerce une juridiction sur ces détroits;
- la zone économique exclusive, ou une zone équivalente, d'un Etat membre de la Communauté européenne, établie conformément au droit international et
- la haute mer.

La présente loi s'applique aux rejets de substances polluantes provenant de tout type de navire, quel que soit son pavillon.

Art. 3.– Infractions

Sans préjudice de l'article 5, les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2 sont considérés comme des infractions pénales s'ils ont été commis intentionnellement, téméairement ou à la suite d'une négligence grave.

Art. 4.– Sanctions

Sans préjudice de l'article 5 de la présente loi et du droit international, notamment l'article 230 de la Convention sur le droit de la mer, les personnes physiques reconnues coupables de rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2 sont punies comme suit:

- 1) de la réclusion de cinq ans à dix ans et d'une amende de 5.000 euros à 200.000 euros lorsque l'infraction mentionnée à l'article 3 a été commise intentionnellement et:
 - a) soit a causé des dommages significatifs à la qualité des eaux et des fonctions écologiques des milieux naturels, à l'exclusion de dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci et

- b) soit a causé la mort d'une ou de plusieurs personnes ou de graves lésions à une ou plusieurs personnes;
- 2) d'une peine d'emprisonnement de huit jours à cinq ans et/ou d'une amende de 3.000 euros à 150.000 euros lorsque, sans causer la mort d'une ou de plusieurs personnes ou de graves lésions à une ou plusieurs personnes, l'infraction sous le paragraphe 1 du présent article a été commise intentionnellement;
- 3) en conformité avec l'article 324ter du code pénal, si l'infraction mentionnée à l'article 3 a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle au sens de l'action commune 98/733/JAI du Conseil du 21 décembre 1998 relative à l'incrimination de la participation à une organisation criminelle dans les Etats membres de l'Union européenne, quel que soit le niveau de la sanction visée dans cette action commune;
- 4) d'une peine d'emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 2.500 euros à 100.000 euros lorsque l'infraction mentionnée à l'article 3 a été commise par négligence grave et:
- a) soit a causé des dommages significatifs à la qualité des eaux et des fonctions écologiques des milieux naturels, à l'exclusion de dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci et
- b) soit a causé la mort d'une ou de plusieurs personnes ou de graves lésions à une ou plusieurs personnes;
- 5) d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et/ou d'une amende de 1.000 euros à 50.000 euros lorsque l'infraction a été commise par négligence grave, et lorsqu'elle a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci;
- 6) lorsque le rejet est à l'origine d'une pollution entraînant une détérioration mineure de la qualité des eaux et des fonctions écologiques des milieux naturels, à l'exclusion de dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci, et à l'exclusion de tout dommage corporel:
- a) en cas de faute intentionnelle, d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et/ou d'une amende de 1.000 euros à 20.000 euros;
- b) en cas de négligence grave, d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et/ou d'une amende de 500 euros à 10.000 euros;
- 7) les peines d'emprisonnement et de réclusion et les amendes peuvent être accompagnées, à l'encontre de toute personne physique condamnée sur base de la présente loi:
- a) de l'interdiction d'exercer la profession de dirigeant maritime et/ou d'une fonction quelconque dans une entreprise maritime pendant une durée de 5 ans au moins et de 10 ans au plus;
- b) de la publication ou de l'affichage, aux frais du condamné, de la décision ou d'un extrait de la décision dans un ou plusieurs journaux luxembourgeois et/ou étrangers.

Art. 5.– Exceptions

Un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2, paragraphe 1, n'est pas considéré comme une infraction s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règles 9, 10, 11 a) ou 11 c), ou à l'annexe II, règles 5, 6 a) ou 6 c), de MARPOL 73/78.

Un rejet de substances polluantes dans les zones visées à l'article 2, paragraphe 1, points c), d) et e), n'est pas considéré comme une infraction de la part du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règle 11 b), ou à l'annexe II, règle 6 b), de MARPOL 73/78.

Art. 6.– Responsabilité des personnes physiques

Sera considéré comme coupable d'une des infractions énoncées à l'article 3 ci-dessus et puni des peines prévues à l'article 4 de la présente loi quiconque aura causé ou contribué à causer une telle infraction, notamment, mais non exclusivement, le propriétaire et capitaine du navire, le propriétaire de la cargaison et la société de classification.

Il en est de même de celui qui aura incité quiconque à commettre une des infractions énoncées à l'article 3 ou encore de toute personne au sens de l'article 324ter du Code pénal.

Art. 7.– Complicité

Les personnes qui se seront rendues complices d'une des infractions énoncées à l'article 3 y seront punies conformément à l'article 67 du Code pénal.

Art. 8.– Compétence juridictionnelle

Les tribunaux luxembourgeois sont compétents à l'égard des infractions visées aux articles 3 et 4, lorsque l'infraction a été commise:

- à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois;
- par un de ses ressortissants si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction;
- pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur son territoire.

Art. 9.– Conformité avec le droit international

Les dispositions de la présente loi s'appliquent sans aucune discrimination de droit ou de fait à l'encontre des navires étrangers et conformément au droit international applicable, notamment la partie XII, section 7, de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982.

Les mesures prises en vertu de la présente loi sont adressées en copie au ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions qui les notifie à l'Etat du pavillon du navire et à tout autre Etat concerné.

Art. 10.– Notifications d'informations

Lorsque le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est informé de la commission d'une infraction à laquelle l'article 3 est applicable ou du risque de la commission d'une telle infraction qui cause ou est susceptible de causer une pollution imminente, il en informe immédiatement les autres Etats membres susceptibles d'être exposés à ces dommages, ainsi que la commission.

S'il est informé de la commission d'une infraction à laquelle l'article 3 est applicable, ou du risque de la commission d'une telle infraction qui est susceptible de relever de la compétence juridictionnelle d'un Etat membre de la Communauté européenne, il en informe immédiatement ce dernier.

Le Luxembourg notifie sans tarder à l'Etat du pavillon ou à tout autre Etat concerné les mesures qu'il a prises en application de la présente loi.

Art. 11.– Point de contact

Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est le point de contact visé à l'article 9 de la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005.

Art. 12.– Circonstances atténuantes

Les articles 73 à 79 du Code pénal sur les circonstances atténuantes sont applicables à la présente loi.

Luxembourg, le 24 janvier 2008

Le Rapporteur,

Jos SCHEUER

Le Président,

Alex BODRY

Service Central des Imprimés de l'Etat

5686/07

N° 5686⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(4.3.2008)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 21 février 2008 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 20 février 2008 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 22 mai 2007 et 4 décembre 2007;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 4 mars 2008.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5686

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxembourg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 51

21 avril 2008

Sommaire

POLLUTION MARITIME

Loi du 2 avril 2008 transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires page **742**