

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, 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.

Luxembourg, le 24 janvier 2008

Le Rapporteur,

Jos SCHEUER

Le Président,

Alex BODRY

