

Objet : Projet de loi n° 6168:

- **portant approbation de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988 et du Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988;**
- **modifiant la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine. (3682CCH)**

Saisine : Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur (20 juillet 2010)

| |
|---------------------------------------|
| AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE |
|---------------------------------------|

L'objet du projet de loi sous rubrique est de porter approbation de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et du Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1988 ainsi que d'assurer, à celles de leurs dispositions qui ne sont pas auto-exécutoires, et qui dès lors n'ont pas d'effet direct, une mise en œuvre au niveau national en apportant des modifications appropriées à la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

Le 20 novembre 1985, suite au détournement d'un paquebot italien au large d'Alexandrie par un commando palestinien, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale charge le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation (ci après, « le Comité ») de mettre en place des instruments afin de sanctionner cette forme de terrorisme. Dans ce cadre, le Comité adopte le 10 mars 1988 à Rome une Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (ci-après, « la Convention ») et un Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (ci-après, « le Protocole »). Sur le plan international, la Convention et le Protocole sont entrés en vigueur le 1^{er} mars 1992.

Les auteurs de la Convention ont notamment entendu s'assurer qu'il existe, en toutes circonstances, un Etat compétent pour réprimer les infractions à l'encontre de ladite Convention. Ainsi, elle impose aux Etats Parties l'obligation d'ériger en infraction pénale le fait de s'emparer d'un navire ou d'en exercer le contrôle par violence ou menace de violence ou toute autre forme d'intimidation (ce qui est couramment appelé des actes de piraterie¹), d'établir leur compétence à l'égard de ces infractions, et d'accepter la remise des personnes responsables ou soupçonnées de tels actes. Le Protocole permet d'assurer, quant à lui, l'application de la Convention aux attaques dirigées contre des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

¹ La piraterie a été définie en 1958 par la convention de Genève sur la haute mer comme « *tout acte illicite de violence, de détention, ou de dépréciation commis à titre privé et pour des buts personnels contre un navire privé, son équipage ou ses passagers* ».

Considérations générales

1. Concernant la ratification tardive de la Convention et du Protocole par le Luxembourg

La Chambre de Commerce observe que le Luxembourg sera le dernier Etat européen à approuver la Convention et le Protocole, ces deux instruments ayant été conclus à Rome le 10 mars 1988. La Chambre de Commerce s'interroge sur les raisons de cette ratification tardive. Dans ce contexte, elle souhaite rappeler que les attaques envers la navigation maritime et les plates-formes fixes se sont multipliées ces dernières années dans les zones où les Etats ne peuvent, pour des raisons diverses, assurer leur rôle de contrôle et de protection de la navigation. Ces actes de piraterie, outre leur caractère intolérable au regard des atteintes qu'ils portent à la sécurité de la vie humaine, constituent des menaces sérieuses notamment à l'encontre des activités de commerce, de grande plaisance et de croisière. Se doter de moyens de répression et de sanctions adaptés pour les actes illicites commis à l'encontre de la sécurité de la navigation maritime ou des plates-formes fixes est donc indispensable pour l'ensemble de la communauté internationale, dont le Luxembourg. En effet, selon le Cluster Maritime luxembourgeois, en à peine vingt ans, le nombre de compagnies maritimes et les volumes d'activités générés depuis Luxembourg ont considérablement augmenté. Au 1^{er} janvier 2010, le Luxembourg comptait 205 navires qui battent son pavillon et plus de 300 entreprises maritimes *stricto sensu* étaient effectivement implantées sur le sol luxembourgeois.

2. Concernant le choix des dispositions transposées spécifiquement en droit national

La Chambre de Commerce s'interroge quant au choix des dispositions de la Convention et du Protocole mises en œuvre au niveau national par le projet de loi sous avis.

En effet, les auteurs du projet de loi sous avis estiment que plusieurs articles de la Convention et/ou du Protocole ne requièrent pas de transposition en droit national : « *Il en va ainsi des dispositions qui sont auto-exécutives, c'est-à-dire qui ont un effet direct, qui sont d'application immédiate et rendues obligatoires par leur approbation législative et leur publication. Il s'agit de celles qui sont suffisamment précises pour créer des droits et des obligations pour les particuliers et pour être appliquées sans autre transformation par les juridictions nationales* ». Par le principe de l'effet direct des conventions internationales et de leur primauté sur l'ensemble des lois internes, l'approbation législative et la publication de ces deux instruments suffit ainsi à leur laisser déployer leurs effets au niveau national². Toutefois, concernant l'application directe de la Convention, le Conseil d'Etat estime qu'il appartient aux juridictions, et à elles seules, de décider si une convention internationale est suffisamment précise pour être directement applicable ou non³.

Ensuite, la Convention impose aux Parties l'obligation de réprimer le fait de s'emparer d'un navire, de causer au navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire, de placer ou de faire placer à bord un dispositif de nature à mettre le navire en danger, de mettre en danger la sécurité de la navigation en endommageant gravement des installations de navigation maritime ou en communiquant de fausses informations. La Convention réprime également le fait de blesser ou

² « *Les traités internationaux sont susceptibles d'application directe dans l'ordre juridique interne sans requérir une mise en œuvre, à moins que leurs termes ne prévoient expressément le contraire. Normalement les traités internationaux sont donc, ce qu'on désigne en anglais par le mot de self-executing, c'est-à-dire, qu'ils créent directement des droits et des obligations pour les sujets de la souveraineté nationale, qu'ils sont susceptibles, sans autre transformation, d'être appliqués par les juridictions nationales et que leur méconnaissance par une juridiction nationale donne ouverture à cassation.* », Pierre PESCATORE, Introduction à la Science du Droit, Luxembourg, 1960, mise à jour 1978, n° 113, sous 3, page 175.

³ Deuxième rapport périodique du Grand-Duché de Luxembourg en application de l'article 44 de la Convention relative aux droits de l'enfant, page 18.

de tuer toute personne lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions susmentionnées. Les mêmes actes seront constitutifs d'une infraction s'ils ont lieu à bord d'une plate-forme fixe et qu'ils sont de nature à compromettre sa sécurité. La Chambre de Commerce s'étonne toutefois que la totalité de l'article 3 de la Convention et de l'article 2 du Protocole ne soient pas transposées en droit national. Effectivement le dernier point (le point g) pour la Convention, respectivement e) pour le Protocole) ayant été omis par les auteurs du projet de loi sous avis, à savoir : « *Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement : (...) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions (...)* ». Bien que les auteurs spécifient que « *n'ont pas été transposées ou ne l'ont été que partiellement celles des dispositions qui existent déjà dans la législation luxembourgeoise* », il n'est pas inutile, selon la Chambre de Commerce, de transposer ce dernier point. Il en va de même pour des dispositions de l'article 6 (6.1.b et 6.1.c) de la Convention (article 3 (3.1.b) du Protocole) qui régissent la question de la compétence juridictionnelle pour connaître des infractions relevant du champ d'application de la Convention ou du Protocole.

3. Concernant la définition des termes « navires » et « plates-formes fixes »

La Chambre de Commerce regrette qu'une définition des termes « navires » et « plates-formes fixes » n'ait pas été intégrée par les auteurs du projet de loi sous avis dans l'article 4 de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine, qui lui-même définit les termes relatifs à la navigation maritime tels que « capitaine », « officier », « marin », etc. Dans un souci de transparence, elle recommande donc que ces définitions soient ajoutées au projet de loi sous avis.

4. Concernant la définition du terme « illicite »

La Chambre de Commerce remarque que les actes accomplis à bord des navires ou des plates-formes fixes ne seront considérés comme infractions que s'ils présentent un caractère illicite. La Convention s'est néanmoins refusée à préciser le sens et la portée du terme « illicite » et renvoie aux droits nationaux le soin de fixer les cas tels que la légitime défense, la démence, et la minorité pénale, hypothèses dans lesquelles un acte donné ne peut être considéré comme illicite. La Chambre de Commerce souligne que l'article 2 du projet de loi sous avis introduisant un article 65-1 dans la loi du 14 avril 1992 dispose que « *(s)era puni de la réclusion de dix à quinze ans, celui qui illicitement et intentionnellement (...)* ». Ledit article du projet de loi sous avis ne définit toutefois pas explicitement le terme « illicite ».

5. Concernant l'actualisation de la loi du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal pour la marine

Le projet de loi sous avis entend modifier la loi du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal pour la marine. Dans ce cadre, la Chambre de Commerce s'étonne que les auteurs du présent projet de loi n'aient pas saisi l'occasion pour procéder à la concrétisation matérielle de la modification générale apportée par l'article VII de la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines.

Cet article dispose en effet que « *Dans toutes les dispositions légales et réglementaires en vigueur au moment où la présente loi prend effet, le terme « réclusion » est remplacé par celui de « réclusion de cinq à dix ans ». Dans toutes les dispositions légales et réglementaires, les termes « travaux forcés » et « détention » sont remplacés par celui de « réclusion » et la référence aux dispositions de la loi modifiée du 18 juin 1879 par celle aux articles 130-I à 132-1 du code d'instruction criminelle* ».

Afin d'accroître la lisibilité de la loi actuellement en vigueur et d'en apporter une version coordonnée, la Chambre de Commerce recommande donc de matérialiser de façon spécifique

la modification opérée par la loi du 13 juin 1994 en modifiant les termes de « travaux forcés » par celui de « réclusion », ainsi que les modifications apportées par la loi du 1^{er} août 2001 qui a procédé au basculement en euros des amendes.

Commentaire des articles

Concernant l'article 2

La Chambre de Commerce note que le point g) de l'article 65-1 (1) de la loi du 14 avril 1992, dont l'introduction est prévue par le point 1) de l'article 2 du projet de loi sous avis, dispose que « *(s) sera rendu coupable d'une des infractions visées aux points a à f du présent paragraphe dès lors que cet acte a entraîné des coups et blessures simples* ». Or, l'expression « coups et blessures simples » n'est définie ni par la Convention, ni même par la législation nationale actuellement en vigueur et trouve son origine dans le langage familier et non juridique. En effet, l'expression « coups et blessures » est utilisée dans le langage familier pour décrire le fait d'avoir porté des coups à autrui ayant entraîné des blessures.

En analysant le Code pénal luxembourgeois, et plus précisément ses articles 392 à 433 relatifs aux crimes et délits contre les personnes, la Chambre de Commerce relève que l'expression « coups et blessures simples » n'existe pas et n'est de ce fait pas définie.

Le Code pénal luxembourgeois opère cependant une distinction entre les coups infligés volontairement et ceux infligés involontairement et ensuite, une distinction en fonction du degré de gravité des blessures ainsi causées.

La Chambre de Commerce comprend au regard de la première phrase de l'article 65-1 (1), qui sera introduit dans la loi du 14 avril 1992 par l'article 2 du projet de loi sous avis, à savoir, « (...) *celui qui illicitement et intentionnellement (...),* que sont visés les coups ayant été portés de façon volontaire. Or, même à considérer que soient uniquement visés les coups ayant été portés de façon volontaire, le texte actuellement proposé ne permet pas de comprendre si l'infraction est à retenir dès l'instant où il y a des blessures ou s'il est nécessaire que la blessure présente une certaine gravité.

La Chambre de Commerce rappelle que le Code pénal distingue différentes types de blessures dont a souffert la victime, entre autre :

- les coups ayant entraîné la mort de la victime ;
- les coups ayant entraîné soit une maladie ou une incapacité temporaire de travail ;
- les coups ayant entraîné soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité temporaire de travail, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave.

Il est aux yeux de la Chambre de Commerce indispensable de définir clairement les cas de figure dans lesquels les auteurs du projet de loi entendent se placer, le libellé actuel de l'article étant incertain et source d'insécurité juridique.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous rubrique, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

CCH/SDE