

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 avril 1981.

## RAPPORT

FAIT

*Au nom de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1) sur le projet de loi autorisant l'approbation de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978.*

Par M. Antoine ANDRIEUX,

Sénateur.

---

(1) Cette Commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, *président* ; Antoine Andrieux, Georges Repliquet, Emile Didier, Jacques Ménard, *vice-présidents* ; Serge Boucheny, Michel d'Aillières, Philippe Machefer, Francis Palmero, *secrétaires* ; Michel Alloncle, Gilbert Belin, Jean Bernard Mousseaux, André Bettencourt, Charles Bosson, Yvon Bourges, Raymond Bourguin, Louis Brives, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Georges Constant, Jean Desmarests, François Dubanchet, Louis de la Forest, Jean Garcia, Gérard Gaud, Lucien Gautier, Jacques Genton, Alfred Gérin, Marcel Henry, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Le Montagner, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Louis Martin, Pierre Matraja, Pierre Merli, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Mme Rolande Perlican, MM. Edgard Pisani, Robert Pontillon, Roger Poudonson, Abel Sempé, Edouard Soldani, Georges Spénaie, Albert Voilquin.

Voir le numéro :

Séant : 13 et additif (1980-1981).

Traité et Conventions. — Hydrocarbures - Navigation maritime - Pollution (mer) - Pétrole.

## SOMMAIRE

	Pages
Introduction .....	5
Remarque liminaire concernant la présentation du projet de loi : il est regrettable que l'exposé des motifs limite ses commentaires à une partie seulement de l'ensemble des instruments internationaux qui sont soumis à notre Haute Assemblée .	6
<b>PREMIERE PARTIE. — Le contexte dans lequel s'inscrit l'approbation de la Convention de 1973 ; un réel effort national de prévention de la pollution des mers .....</b>	<b>7</b>
1. <i>L'action internationale du Gouvernement français</i> : l'éloignement du « rail » de nos côtes et l'accélération de l'entrée en vigueur des Conventions internationales .....	7
2. <i>Le renforcement des moyens de contrôle du trafic</i> : les centres de surveillance de Gris Nez, Jobourg et Ouessant ; l'action de la Marine nationale ....	8
3. <i>La mise en place des moyens d'intervention</i> : les remorqueurs de haute mer basés à Brest, Cherbourg et Toulon ; les détachements spécialisés dans la lutte contre les pollutions maritimes .....	8
<b>DEUXIEME PARTIE. — La genèse de la Convention de 1973 telle que modifiée par le Protocole de 1978 ; les lacunes des instruments internationaux existants ; d'un texte de portée trop limitée à un texte trop ambitieux pour être immédiatement applicable .....</b>	<b>11</b>
1. <i>La Convention du 12 mai 1954</i> sur la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures : un texte d'une portée pratique limitée .....	11
2. <i>La Convention du 2 novembre 1973</i> pour la prévention de la pollution par les navires : un texte global et ambitieux de grande portée dont le processus de ratification a été bloqué par l'absence de solution industrielle aux normes nouvelles qu'il impose .....	12
3. <i>Le Protocole du 17 février 1978</i> : la définition d'amodiations réalistes au texte de 1973 afin d'en relancer le processus de ratification .....	13
<b>TROISIEME PARTIE. — La Convention du 2 novembre 1973 telle que modifiée par le Protocole de 1978 ; un texte de grande portée tout à la fois réaliste et ambitieux .....</b>	<b>15</b>
1. <i>L'objet de la Convention</i> : une limitation draconienne de tous les rejets par les navires, qu'ils soient intentionnels ou accidentels .....	15
2. <i>La forme de la Convention</i> : un ensemble complexe .....	15
— La Convention de 1973 .....	15
— Ses deux Protocoles annexes .....	15
— Ses cinq Annexes, dont les deux premières sont obligatoires .....	15
— Le Protocole de 1978 .....	16

	Pages
3. <i>La mise en place d'une réglementation cohérente et sévère des rejets</i> .....	16
a) Les matières prohibées : une définition extensive .....	16
b) Les opérations visées ; une définition extensive .....	16
c) La localisation et les modalités des rejets : des normes précises et sévères ..	16
— Pour les hydrocarbures .....	17
— Pour les substances liquides nocives transportées en vrac .....	17
— Pour les eaux usées et les ordures des navires .....	17
d) La force majeure .....	18
4. <i>La mise en place de normes de construction et d'équipement des navires</i> ....	19
a) Les normes concernant principalement les pétroliers .....	19
— La conception des navires .....	19
— L'équipement du navire .....	19
b) Les normes concernant tous les navires .....	20
c) Les normes concernant les navires transportant en vrac des substances nocives .....	20
5. <i>La mise en place d'un mécanisme cohérent de contrôle et de sanctions dans le respect des principes traditionnellement admis</i> .....	21
a) L'organisation systématique des contrôles par l'Etat riverain .....	21
b) La sanction des infractions par l'Etat de pavillon .....	21
6. <i>La définition d'une procédure d'amendement assouplie destinée à permettre une adaptation de la Convention et de ses Annexes, à l'évolution technologique</i> .....	22

QUATRIEME PARTIE. — Malgré certaines difficultés d'application prévisibles qui ne constituent cependant pas des obstacles insurmontables, la Convention de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978, présente un intérêt certain .. 23

A. — *Des difficultés d'application qui ne sont cependant pas dirimantes* .... 23

1. Le dispositif de surveillance continue de contrôler des rejets : la difficile mise au point d'une « boîte noire » fiable .....
2. Les installations de traitement à terre : de graves insuffisances à surmonter .....
- a) Le problème du traitement à terre des hydrocarbures : une question de crédits .....
- b) Le problème du traitement des substances nocives : une question de technologie .....
3. Les normes nouvelles concernant la conception des navires : des dispositifs coûteux .....
- a) Les normes applicables à la cargaison des pétroliers .....
- b) Les normes relatives à la prévention de la pollution par les machines de tous les navires .....

B. — *L'intérêt que présente la Convention de 1973 telle que modifiée par le Protocole de 1978* .....

1. Un instrument susceptible de contribuer de façon importante à la diminution de la pollution de nos mers et de nos côtes .....
2. Une substantielle amélioration de la sécurité des navires .....
3. L'amélioration des poursuites à l'encontre des navires en infraction : les preuves des infractions seront beaucoup plus aisées à fournir ....
4. L'intérêt pour les chantiers navals et pour les armateurs .....

Conclusions favorables à l'adoption .....

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi qui nous est soumis tend à autoriser l'approbation de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978. Cette Convention, dite Convention « MARPOL », constitue un instrument international de vaste portée de nature à réduire sensiblement la pollution intentionnelle ou accidentelle occasionnée par les rejets de substances nocives émanant des diverses catégories de navires. Ce texte très complet, tout à la fois cohérent et réaliste, permettra de remédier à une grande partie des graves lacunes des instruments internationaux actuellement en vigueur en même temps qu'il complétera sur le plan international l'efficacité de l'effort, très réel, entrepris par le Gouvernement depuis l'échouement de l'*Amoco Cadiz* en mars 1978 afin de tenter de prévenir et de limiter la pollution des côtes françaises. L'application complète d'un texte aussi ambitieux que la Convention de 1973 sera cependant progressive et elle n'ira pas sans soulever certaines difficultés au demeurant surmontables.

**REMARQUE LIMINAIRE CONCERNANT LA PRÉSENTATION  
DU PROJET DE LOI QUI NOUS EST SOUMIS**

Il apparaît regrettable à votre Rapporteur que seuls *le Protocole de 1978 et les Annexes I modifiée et II de la Convention de 1973* fassent l'objet d'un commentaire dans l'exposé des motifs du projet de loi qui nous est soumis. Il est en effet difficilement acceptable qu'un document de l'importance et de la technicité de la *Convention de 1973* ne soit pas commenté *in extenso* dans un exposé des motifs en principe destiné à éclairer le Parlement sur le projet de loi par lequel l'autorisation de l'approbation de cet instrument international est sollicitée.

## PREMIÈRE PARTIE

### **LE CONTEXTE DANS LEQUEL S'INSCRIT L'APPROBATION DE LA CONVENTION DE 1973 MODIFIÉE : UN RÉEL EFFORT NATIONAL DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION DE NOS MERS**

Il a fallu le drame de l'échouement de l'*Amoco Cadiz* sur la Grande Basse de Portsall, au large de la côte rocheuse et sauvage de la région des Abers, un soir de mars 1978, pour que le problème de la protection des côtes françaises contre les pollutions marines soit enfin envisagé avec sérieux. Il reste que les mesures qui ont été prises depuis 1978 commencent à constituer un ensemble cohérent, quoique encore insuffisant. L'effort accompli a porté sur plusieurs points.

#### **1. L'ACTION INTERNATIONALE**

Le Gouvernement français a mené — et continue de mener — auprès des instances internationales une action continue en faveur d'une réglementation plus stricte en matière de prévention. Ainsi, les Etats participant à la conférence régionale européenne sur la sécurité maritime réunie les 1<sup>er</sup> et 2 décembre 1980 à l'initiative de la France, ont-ils décidé de faire en sorte d'aboutir avant la fin de 1981 à l'entrée en vigueur de la plupart des conventions essentielles à la sécurité en mer et en particulier de celle qui nous est soumise par le présent projet de loi.

De plus, la proposition franco-britannique d'amélioration du dispositif de séparation du trafic dans la Manche par la création de deux couloirs parallèles, l'un montant, l'autre descendant, repoussant les navires à une distance minimale de 24 milles d'Ouessant, a reçu un accueil favorable de la part des Etats membres de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (O.M.C.I.). Afin de faciliter la mise en œuvre de cette disposition, le Gouvernement a décidé la mise à l'étude de la construction, au large de l'île d'Ouessant, d'une balise de grandes dimensions, qui entrerait en service en 1985.

## 2. LES MOYENS DE CONTROLE DU TRAFIC

Ces moyens ont été considérablement renforcés par la modernisation des centres de surveillance de Gris-Nez et Jobourg, et par la construction sur l'île d'Ouessant d'une tour supportant un radar à hautes performances. En Méditerranée, l'équipement du sémaphore de Pertusato en Corse a été développé. Tout au long de nos côtes des sémaphores sont en construction, en réactivation ou en modernisation. La surveillance en mer sera également renforcée par la mise en service entre 1983 et 1986 de onze navires (1) et trois avions. Dans l'intervalle la Marine nationale a notablement accru ses missions de surveillance, cela malgré l'inadaptation des navires de guerre à ce type de mission ainsi que leur coût qui n'est pas sans entraîner des conséquences défavorables sur le niveau des crédits consacrés à l'entraînement proprement militaire de notre flotte. En 1980, les navires de surveillance de la Marine nationale ont dressé en Manche et en Méditerranée, sept cent quatre-vingt-cinq procès-verbaux d'infraction à l'encontre de commandants qui n'avaient pas respecté le Code de la route maritime.

## 3. LES MOYENS D'INTERVENTION

Les lacunes en la matière avaient cruellement été mises en lumière lors de l'échouement de l'*Amoco Cadiz* et beaucoup reste à faire dans ce domaine qui n'a cependant pas été négligé. Certains moyens d'intervention ont été mis en place. Une nouvelle instruction ministérielle précise les conditions dans lesquelles les trois préfets maritimes de Cherbourg, Brest et Toulon, qui disposent, en outre, chacun d'un puissant remorqueur de haute mer, doivent coordonner les missions des diverses autorités civiles et militaires. Depuis 1979, les remorqueurs de haute mer mis à la disposition de la Marine nationale (2) ont accompli 42 missions d'assistance ayant donné lieu à passation d'un contrat, dont 30 dans la Manche et en 12 en Méditerranée.

En ce qui concerne le traitement des pollutions, le Gouvernement poursuit l'organisation et la mise en place des moyens d'intervention.

---

(1) Auxquels il convient d'ajouter la Sterne construite sur les crédits de la Marine Marchande et armée par un équipage de la Marine Nationale.

(2) Mais appartenant à la société privée Abeilles Internationale qui en fournit l'équipage.

Cinq détachements spécialisés dans la lutte contre les pollutions marines accidentelles ont été créés au sein des unités de la sécurité civile. Des stocks de produits capables de traiter immédiatement 30.000 tonnes d'hydrocarbures ont été constitués. En 1981, les crédits consacrés à la recherche et à l'expérimentation de nouvelles techniques de traitement en haute mer et sur le littoral seront doublés par rapport à 1980.



Au total, la prévention et la préparation à la lutte contre les pollutions marines accidentelles ont représenté pour l'Etat un effort financier important : 334 millions de francs d'investissement pour les années 1978, 1979 et 1980 et 155 millions de francs de dépenses de fonctionnement en 1980, auxquels il convient d'ajouter la dépense d'investissement que représente le programme de onze navires et trois avions de surveillance de la Marine nationale qui s'élèvera à 830 millions de francs au 1<sup>er</sup> janvier 1980.



## DEUXIÈME PARTIE

### LA GENÈSE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1978 : LES LACUNES DES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX EXISTANTS

La pollution des eaux de la mer provient pour une part non négligeable des divers rejets effectués par les navires à l'occasion de leur exploitation normale. Cette constatation, qui a été quantifiée (1) dans le domaine particulièrement inquiétant de la pollution par les hydrocarbures, suscite fort naturellement, notamment dans le cadre de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (O.M.C.I.), une coopération internationale pour tenter de remédier à cet aspect particulier, mais important, de la dégradation de la qualité des mers, et partant, de l'environnement côtier.

#### 1. LA CONVENTION DU 12 MAI 1954 SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DE MER PAR LES HYDRO-CARBURES

Elle constitue le premier résultat tangible de cette prise de conscience. Cette Convention, toujours en vigueur, et modifiée par des amendements adoptés en 1962, en 1969 et en 1971, amorce une ébauche de réglementation des rejets d'hydrocarbures par les navires. Elle *interdit* notamment à tous les navires quels qu'ils soient les *rejets à l'arrêt*. Les rejets en route sont réglementés : les navires sont tenus de respecter certaines normes concernant les *taux* de rejets, qui ne doivent pas excéder 100 parties par million d'hydrocarbures ; la *vitesse* de rejet est également réglementée (60 litres

---

(1) 30 % de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures proviendraient de rejets effectués par les navires de tous types et de tous tonnages.

d'hydrocarbures par mille parcouru). La Convention prévoit en outre certaines dispositions particulières pour les pétroliers, qui ne peuvent effectuer de rejets d'hydrocarbures à moins de 50 milles des côtes. Les quantités rejetées à chaque voyage ne doivent pas être supérieures à un quinze millième du volume de la cargaison.

En dépit de l'intérêt de ces dispositions, *la portée de la Convention du 12 mai 1954 reste limitée*. La Convention ne concerne que *certain hydrocarbures* dits « persistants ». Elle ne réglemente, ni les rejets d'hydrocarbures « non persistants » tels que ceux contenant un fort taux d'essences ou de paraffine, ni ceux d'autres substances nocives.

Par ailleurs, le texte de 1954 ne s'applique *pas à tous les navires*. Il exclut de son champ d'application certaines catégories de navires. En outre les réglementations édictées ont surtout une valeur de principe, dans la mesure où elles apparaissent *difficiles à contrôler* en raison de leur complexité et notamment de la mise en place d'une réglementation différente selon qu'il s'agit de rejets résidus de cargaison ou de déversements provenant des machines.

Mais surtout cette Convention *ne fixe pas les moyens permettant de respecter les critères de rejet* et laisse en fait la possibilité aux navires effectuant des rejets illicites hors de la présence de tout témoin (rejets de haute mer, rejets de nuit, etc.) d'échapper à toute poursuite. Elle ne comporte enfin en elle-même *aucune mesure concernant la prévention de la pollution accidentelle*. De telles mesures seront cependant partiellement ajoutées par les amendements adoptés en 1971 concernant le volume et la disposition des citernes.

## 2. LA CONVENTION DU 2 NOVEMBRE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

Compte tenu des lacunes du texte de 1954, et conformément à l'objectif que s'était fixé l'O.M.C.I. d'aboutir par étapes successives à la suppression de tous rejets, une conférence internationale sur la pollution des mers a été réunie à Londres du 8 octobre au 2 novembre 1973 sous les auspices de l'O.M.C.I. Soixante et onze Etats ont participé à cette conférence qui a adopté deux textes : un Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures et la Convention pour la prévention de la pollution par les navires, elle-même assortie de deux Protocoles et de cinq Annexes. Ce dernier texte, qui nous intéresse ici, a vocation à se substituer lors de son entrée en vigueur à la Convention de 1954.

*Prenant acte des imperfections de la Convention de 1954, la Convention du 2 novembre 1973 se présente tout d'abord comme une convention globale dans la mesure, d'une part, où elle ne limite pas son objet à la seule pollution par certaines catégories d'hydrocarbures et traite de l'ensemble du problème de la pollution par les navires et ou, d'autre part, elle concerne tous les navires sans exception.*

Mais surtout la Convention de 1973 et ses Annexes édictent des normes très précises de construction et d'équipement pour éliminer la pollution volontaire et pour réduire la pollution accidentelle. La Convention prévoit enfin un mécanisme cohérent de contrôle et de sanctions dont la mise en œuvre incombe en partie à l'Etat riverain et en partie à l'Etat du pavillon.

### 3. LE PROTOCOLE DU 17 FÉVRIER 1978

Cependant, huit ans après la date de sa signature et malgré la qualité de l'instrument de prévention qu'elle constitue, la Convention du 2 novembre 1973 n'est toujours pas entrée en vigueur. Le texte de la Convention subordonne en effet son entrée en vigueur à l'écoulement d'un délai de 12 mois après qu'au moins quinze Etats, représentant au moins 50 % du tonnage de la flotte mondiale l'aient ratifié.

Or si 16 Etats (1) ont effectivement signé le texte de la Convention, trois d'entre eux seulement, la Jordanie, le Kenya et la Tunisie, l'ont ratifié entre 1973 et 1978.

Cette réserve généralisée devant un instrument international de qualité et répondant à un besoin unanimement reconnu s'explique.

Parmi les cinq Annexes que comporte la Convention de 1973, trois sont facultatives (Annexes III « Substances nuisibles transportées sous emballage », IV « Eaux usées » et V « Ordures »). En revanche, les deux premières annexes (Annexes I « Hydrocarbures » et II « Substances nocives transportées en vrac ») sont obligatoires. Il s'ensuit que la ratification, puis l'entrée en vigueur de la Convention de 1973 doivent entraîner *ipso facto* la mise en application de ces deux Annexes. Or, ces Annexes comportaient un certain nombre de prescriptions techniques pour lesquelles il n'existait pas de solution industrielle à l'époque de la rédaction de la Convention. Une telle démarche, qui peut paraître aventureuse, avait cependant été adoptée à plusieurs reprises par le passé afin de déclencher et accélérer les

---

(1) Australie, Brésil, Bulgarie, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Pays-Bas, Pologne, R.F.A., R.D.A., Suède, U.R.S.S.

*recherches nécessaires au développement de procédés ou matériels spécifiques* et a été généralement couronnée de succès. Tel n'a pas été le cas pour la totalité des procédés et matériels prescrits par les Annexes I et II de la Convention de 1973 originelle.

La constatation de cet état de fait a conduit l'O.M.C.I. à convoquer une nouvelle conférence internationale au début de 1978. Cette conférence a abouti à la signature d'un *Protocole à la Convention de 1973* qui paraît de nature à lever les difficultés que semblait devoir entraîner l'application de ce texte.

— *L'entrée en vigueur de l'Annexe II* de la Convention est *différée* d'au moins trois ans ; l'Annexe II prévoyait en effet l'obligation d'effectuer dans les ports l'essentiel des opérations de lavage des citernes des navires transportant des « substances liquides nocives transportées en vrac ». Or, l'entrée en vigueur effective de cette disposition implique que les ports de chargement et de déchargement soient dotés d'installations de traitement susceptibles de recevoir les résidus et mélanges contenant ces substances liquides nocives, ce qui n'est encore qu'imparfaitement le cas.

— Quant à *l'Annexe I*, elle est *modifiée et améliorée* par le Protocole qui complète les prescriptions qu'elle édicte quant à la conception, l'équipement et l'exploitation des navires transportant des hydrocarbures. Elle tient en particulier compte pour les navires existants du dispositif de lavage au pétrole brut des citernes à cargaison.

Les amodiations réalistes ainsi apportées par le Protocole de 1978 à la Convention de 1973 ont entraîné une *accélération du processus de ratification* de ce texte. A ce jour, huit Etats ont ratifié la Convention telle que modifiée par le Protocole de 1978 (Etats-Unis, Libéria, Norvège, Pérou, Royaume-Uni, Suède, Tunisie et Uruguay). D'autres ratifications sont prévues. Au cours de l'année 1981, outre la France, la Grèce et le Danemark devraient ratifier le texte alors que les ratifications de la Belgique, de l'Espagne, de l'Irlande, de l'Italie, des Pays-Bas, du Portugal et de la République fédérale d'Allemagne sont attendues pour le début de 1982. Si le rythme actuel des ratifications se maintient, il est possible que les conditions d'entrée en vigueur de la ratification quant à la représentativité des Etats signataires soient remplies à la fin de 1981 et donc que le texte puisse effectivement entrer en vigueur un an plus tard. Il est rappelé que l'un des objets de la conférence régionale sur la sécurité maritime, convoquée par la France au mois de décembre 1980, est d'ailleurs d'accélérer ce processus.

## TROISIÈME PARTIE

### LA CONVENTION DU 2 NOVEMBRE 1973 TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1978 : UN TEXTE DE GRANDE PORTÉE TOUT A LA FOIS RÉALISTE ET AMBITIEUX

#### 1. L'OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la Convention de 1973 est ambitieux et général. Il vise à mettre progressivement fin, d'une part, à la pollution délibérée et intentionnelle des eaux de mer par les navires à la suite non seulement de rejets d'hydrocarbures mais aussi d'autres substances nocives et, d'autre part, à réduire les risques de pollution accidentelle. La Convention de 1973 est un texte *global*, qui s'applique à tous les navires (1). Ce texte a vocation à remplacer la Convention du 12 mai 1954.

#### 2. LA FORME DE LA CONVENTION

La Convention de 1973 comporte plusieurs instruments :

- le *texte même de la Convention* qui compte vingt articles ;
- deux *Protocoles*, le premier concernant une procédure d'information sur les événements ayant entraîné ou de nature à entraîner des rejets de substances nuisibles et, le second, mettant en place une procédure d'arbitrage ;
- cinq *Annexes* portant sur : la prévention de la pollution par des hydrocarbures (Annexe I) ; par les substances liquides nocives transportées en vrac (Annexe II) ; par les substances nuisibles transportées en colis, dans des conteneurs ou des citernes mobiles (Annexe III) ; par les eaux usées des navires (Annexe IV) et par les

---

(1) *Article 24.* — La Convention s'applique à tout bâtiment exploité à des fins commerciales en milieu marin. Elle concerne tous les navires, indépendamment de leur type et de leurs dimensions, y compris les aéroglisseurs, les engins submersibles et les plates-formes fixes ou flottantes.

ordures des navires (Annexe V). On rappelle que les *Annexes I et II* sont *obligatoires* ;

— *le Protocole de 1978* qui est destiné à faire partie intégrante de la Convention de 1973 concerne précisément ces deux annexes. Il retarde, d'une part, de trois années au moins d'entrée en vigueur de l'Annexe II et apporte, d'autre part, certaines modifications et adjonctions à l'Annexe I sur les hydrocarbures.

### 3. LA MISE EN PLACE D'UNE RÉGLEMENTATION COHÉRENTE ET SÉVÈRE DES REJETS

#### a) Les matières prohibées.

La Convention concerne d'abord les hydrocarbures mais aussi toute *substance nuisible* « dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marine, de porter atteinte à l'agrément des sites et de gêner toute autre utilisation de la mer » (art. 2, § 2). Les cinq Annexes traitent d'ailleurs de manière détaillée de la plupart de ces substances nuisibles : hydrocarbures ; « substances liquides nocives », qui sont réparties par l'Annexe II en quatre catégories selon leur degré de nocivité ; substances nuisibles transportées en conteneurs ; eaux usées des navires ; ordures des navires.

#### b) Les opérations visées.

La Convention traite des « rejets » par les navires c'est-à-dire de tous les aspects de la pollution délibérée ainsi que de certains aspects de la pollution accidentelle que ces derniers peuvent provoquer. Cependant la Convention ne concerne ni « l'immersion », c'est-à-dire l'élimination intentionnelle de certains déchets (1), ni les déversements de substances nuisibles résultant de l'exploitation des ressources minérales maritimes.

#### c) La localisation et les modalités des rejets.

Sous réserve de certaines dispositions temporaires prévues par le Protocole de 1978, la Convention prévoit une *interdiction absolue* de rejets dans certaines régions dites « zones spéciales ». Ces zones

---

(1) Cet aspect est traité par la Convention de Londres du 29 décembre 1972.

sont celles dont la situation océanographique et écologique ne peut guère souffrir un surcroît durable de pollution. Il s'agit, en fait, principalement des mers fermées et, sur nos côtes, de la Méditerranée.

*En dehors des zones spéciales*, le principe demeure celui de l'interdiction des rejets. Cette *interdiction*, qui concerne désormais les hydrocarbures sous toutes leurs formes ainsi que les substances nocives répertoriées dans les diverses annexes, est cependant *modulée* avec réalisme.

Pour ce qui est des *hydrocarbures*, les normes de rejet sont différentes selon le type de navire.

• Pour les *pétroliers* la Convention et son Annexe I modifiée reconduisent les dispositions existantes à la suite des amendements apportés en 1969 à la Convention de 1954 : interdiction des rejets à l'arrêt ; taux de rejet ne devant pas être supérieur à 100 parties par million d'hydrocarbures (1) ; vitesse de rejet de 60 litres par mille marin ; *interdiction de tout rejet à moins de 50 milles des côtes*. En outre, pour certains pétroliers récents, la quantité de résidus dont le rejet est autorisé est réduite de moitié (1/30.000 au lieu de 1/15.000). Les procédures à respecter pour laver le navire au pétrole brut, embarquer l'eau de ballast qui lui est nécessaire pour reprendre la mer, rincer certaines citernes à l'eau de mer en vue d'embarquer du « ballast propre », transférer les résidus dans la ou les citernes de décantation, rejeter en mer l'eau décantée, rejeter l'eau de ballast au port de déchargement, etc. sont également précisées dans le détail à l'Annexe I. De plus, l'effectif, la qualification et le programme de formation du personnel responsable des phases les plus importantes des opérations précitées sont également définis dans cette même Annexe.

• Pour les navires *non pétroliers* une interdiction de rejet à moins de 12 milles marins des côtes est prévue par la règle 9, paragraphe 1 b.

Il est à noter que l'ensemble de ces rejets doit impérativement, ce qui n'était pas le cas auparavant, être effectué par l'intermédiaire de dispositifs de traitement et de contrôle homologués prévus par la Convention et ses Annexes, notamment son Annexe I.

— Les dispositions relatives aux rejets de « *substances liquides nocives transportées en vrac* », c'est-à-dire en fait les diverses substances dont l'exploitation est liée au développement de l'industrie pétrochimique, sont prévues à l'Annexe II dont l'*application est différée de trois années au moins par le Protocole de 1978*.

---

(1) ppm = « partie par million d'hydrocarbure ». Il s'agit d'une unité de mesure du taux d'hydrocarbure dans l'eau. Ainsi 100 ppm = 100 milligrammes d'hydrocarbure par litre d'eau. Autrement dit, la norme de 100 ppm signifie 100 *grammes* d'hydrocarbure par *tonne* d'eau, soit une pollution négligeable et sans dommage pour le milieu marin.

Les navires transportant ce type de substances sont conçus pour emporter simultanément plusieurs qualités de produits incompatibles, et, avant tout chargement de nouveaux produits, il faut nettoyer citernes et tuyautages. Cette opération entraîne la formation de quantités importantes de boues et résidus qui sont actuellement déchargés à la mer pendant les voyages à vide. L'objet de l'Annexe II est de faire réaliser ce lavage au port de déchargement, de décharger dans des stations spécialisées à terre les eaux de lavage correspondantes et de n'autoriser l'appareillage du navire que lorsque la quantité de résidus restant à bord est suffisamment réduite pour que les eaux de rinçage des citernes puissent être rejetées à la mer sans dommage pour le milieu marin.

L'Annexe II prévoit que ces opérations de déchargement de cargaison et de lavage des citernes à terre sont surveillées par un inspecteur de l'administration qui vérifie que le navire ne conserve à bord qu'une faible quantité de résidus qui peuvent être rejetés à la mer à certaines conditions précisées par l'Annexe II. C'est ainsi que les produits pétrochimiques regroupés sous le vocable « substances liquides nocives transportées en vrac » sont répertoriés en quatre catégories selon leur degré de nocivité. Chacune de ces catégories se voit appliquer des critères de rejet dont la sévérité est modulée en fonction du risque que fait courir à l'environnement les produits qui y sont inscrits. Les rejets résiduels sont en tout état de cause interdits dans la bande côtière des 12 milles ainsi que dans les eaux d'une profondeur inférieure à 25 mètres.

L'application effective de ces dispositions implique que les ports de chargement et déchargement dans lesquels transite ce type de cargaisons mettent en place des installations capables de recevoir les résidus et mélanges contenant des substances liquides nocives.

*Les insuffisances actuelles en la matière ont justifié les dispositions du Protocole de 1978 qui diffèrent de trois années au moins l'entrée en vigueur de l'Annexe II.*

— Les rejets d'eaux usées et d'ordures des navires dont le régime détaillé est organisé aux Annexes facultatives IV et V sont interdits à une distance qui varie entre 4 et 25 milles des côtes selon les matières à éliminer. D'une manière générale, les navires ne sont pas autorisés à rejeter les eaux usées lorsqu'ils se trouvent à moins de 4 milles de la terre, sauf s'ils utilisent un dispositif agréé de traitement. Entre 4 et 12 milles, les eaux usées doivent être désinfectées avant rejet.

#### **d) La force majeure.**

Comme la Convention de 1954, la Convention de 1973 prévoit que les interdictions de rejet sont levées en cas de *force majeure*.



#### 4. LA MISE EN PLACE DE NORMES DE CONSTRUCTION ET D'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES

Afin d'éliminer la pollution volontaire et de réduire les risques de pollution accidentelle les Annexes I et II définissent un certain nombre de normes de construction et d'équipements obligatoires.

a) **Les normes concernent principalement les pétroliers** et sont donc consignées à l'Annexe I. Elles sont fort complexes et variables selon qu'il s'agit de *navires neufs* ou de *navires existants*. De plus, dans une même catégorie de navires, les dispositions varient en fonction de la *taille des navires*, du type de résidus à traiter (normes différentes pour les *résidus de cargaisons* et les *résidus* provenant des *machines*) et même des zones de navigation. On se bornera à l'essentiel en disant que les plus importantes de ces normes ressortissent à deux catégories : celles qui concernent la *conception* du navire et celles qui portent sur son *équipement*.

● Pour ce qui est de la *conception du navire* les dispositions techniques prévues par l'Annexe I tendent à :

— limiter la taille unitaire des citernes en vue de réduire les rejets accidentels à la mer en cas d'abordage ou d'échouement (règle 24) ;

— imposer une, voire deux citernes de décantation, de manière à améliorer l'efficacité du traitement des mélanges pollués (règle 15, paragraphe 2, C) ;

— réserver certaines citernes exclusivement au transport d'une quantité d'eau de ballast propre (« ballast séparé ») permettant au navire de naviguer en sécurité sans embarquer d'eau de ballastage dans ses citernes de cargaison sales (règle 13 du Protocole) ;

— disposer certains de ces volumes de « ballast séparé » en protection (« localisation défensive ») des citernes en cargaison pour tenter de conserver l'intégrité de ces dernières en cas de collision ou d'échouement (règle 13 E du Protocole).

● En ce qui concerne *l'équipement du navire* les principales dispositions portent sur :

— l'obligation de voter les navires-citernes d'une *installation de lavage au pétrole brut* permettant de pratiquer les opérations de lavage simultanément avec les opérations de déchargement de la

cargaison afin de réduire la quantité de résidus restant à bord et, partant de faciliter le traitement de ces résidus et de réduire les risques de pollution qu'ils entraînent (règle 13, paragraphe 6 du Protocole). Cette obligation de laver au pétrole brut s'accompagne de l'obligation d'utiliser dans chaque citerne un dispositif à gaz inerte de façon à supprimer les risques d'explosion et d'incendie pendant cette opération (règle 13 B, paragraphe 3 du Protocole) ;

— la mise en œuvre d'un certain nombre d'appareils de contrôle (détecteurs d'interface (règle 15, paragraphe 3 b), analyseurs divers etc.) de nature à faciliter les opérations et à en garantir la sécurité ;

— l'installation d'un système dit « *de surveillance continue et de contrôle des rejets* », ou « *boîte noire* » enregistrant les caractéristiques qualitatives et quantitatives des rejets et permettant de contrôler *a posteriori* et, éventuellement, de sanctionner tout manquement aux prescriptions réglementaires (règle 15, paragraphe 3 a) ;

— l'installation de divers circuits permettant de respecter les procédures imposées en matière de rejet, qu'il s'agisse de rejet en mer ou dans les installations terrestres (règle 18).

#### b) Les normes concernant tous les navires.

L'Annexe n° 1 définit par ailleurs des normes d'équipement destinées à limiter et à contrôler les rejets d'hydrocarbures provenant des *machines des navires*. Ces normes concernent *tous les navires pétroliers* compris, de plus de 400 tonneaux de jauge brute. Elles portent sur :

— l'obligation d'un dispositif de surveillance et de contrôle des rejets (« *boîte noire* ») ;

— la mise en place pour ce qui concerne les rejets des résidus provenant des machines de navires, de systèmes de traitement (séparateurs d'eau et d'hydrocarbures) et de contrôle (« *boîtes noires* » ou « *oléomètres* ») homologués selon des normes internationales spécialement créées pour l'occasion, afin de respecter les critères édictés en matière de rejet de ces résidus (règle 16).

c) De manière semblable, il est prévu que la construction et l'équipement des navires « *transportant en vrac des substances liquides nocives* » doit être de nature à réduire les rejets accidentels à la mer de telles substances. C'est ainsi que, lorsque l'Annexe II entrera en vigueur, les navires-citernes pour produits chimiques devront satisfaire à toutes les dispositions du Recueil des règles relatives à la construction et à l'équipement des navires « *transportant des produits chimiques dangereux en vrac* ». Ces règles ont été adoptées par l'Assemblée de l'O.M.C.I.

## 5. LA MISE EN PLACE D'UN MÉCANISME COHÉRENT DE CONTRÔLE ET DE SANCTIONS DANS LE RESPECT DES PRINCIPES TRADITIONNELLEMENT ADMIS

L'une des difficultés majeures en matière de prévention de la pollution marine réside assurément dans la nécessité de concilier les *intérêts des Etats côtiers*, le principe de la *liberté de navigation* et le *respect de la juridiction de l'Etat du pavillon*. La conséquence pratique de ces impératifs contradictoires se fait généralement sentir au détriment des Etats côtiers qui ont le plus grand mal à obtenir une sanction efficace et effective pour les infractions qu'ils sont amenés à constater.

La Convention de 1973 ne remet en cause aucun des principes traditionnels, mais elle s'efforce de mettre en place un mécanisme de contrôle et de sanction efficace qui fait actuellement cruellement défaut.

a) Les contrôles exercés par l'Etat riverain sont organisés de façon systématique. L'article 5 de la Convention prévoit que l'Etat riverain partie à la Convention pourra procéder, dans les ports et terminaux au large qui relèvent de sa juridiction, à l'*examen des certificats* que tout navire est tenu de posséder. Si ces certificats ne sont pas en règle, l'Etat riverain pourra s'opposer à l'appareillage du navire. Mais surtout, la Convention prévoit que, grâce à l'exploitation des données fournies par les appareils prévus par les dispositions relatives à la surveillance continue et de contrôle des rejets (boîte noire) stipulées à l'Annexe I, l'Etat côtier sera en mesure de fournir aisément et systématiquement la preuve actuellement si difficile à établir en cas d'infraction aux normes de rejets prévues par la Convention.

b) Les infractions ainsi constatées seront sanctionnées par l'Etat de pavillon qui, conformément aux *principes traditionnels*, reste le *seul habilité à engager directement des poursuites pour les infractions commises en haute mer*. Toute violation des dispositions de la Convention, tel le rejet de substances nuisibles ou le non-respect des règles relatives à la construction ou à l'équipement d'un navire, sera sanctionnée par la législation de l'Etat du pavillon, quel que soit l'endroit où l'infraction se produit. Si l'infraction a été commise dans les eaux relevant de la juridiction d'une partie à la Convention, elle sera sanctionnée par la législation de cette partie. La Convention prévoit en la matière une *harmonisation, dans le sens d'une plus grande rigueur, des législations des Etats parties, afin que les sanctions soient d'une sévérité égale, quel que soit le lieu de l'infraction*.

## 6. LA DÉFINITION D'UNE PROCÉDURE D'AMENDEMENT ASSOUPLE DESTINÉE A PERMETTRE UNE ADAPTION AISÉE DE LA CONVENTION ET DE SES ANNEXES A L'ÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE

Afin de permettre une adaptation de son texte aux innovations technologiques prévisibles, la Convention de 1973, dans son article 16, paragraphe 2, met en place une procédure assouplie qui devrait permettre dans l'avenir une accélération et un allègement de l'adoption des amendements qui pourraient s'avérer nécessaires. De même, l'article 16, paragraphe 15, prévoit la *possibilité d'ajouter de nouvelles Annexes* à la Convention sans avoir à entamer la procédure de révision.

La Convention de 1973 et ses Annexes, telles que modifiées par le Protocole de 1978, apparaît ainsi comme un instrument tout à la fois ambitieux, novateur et réaliste de nature à améliorer substantiellement la prévention des risques de pollution par rejet de la part des navires.

## QUATRIÈME PARTIE

**MALGRÉ CERTAINES DIFFICULTÉS PRÉVISIBLES D'APPLICATION QUI NE CONSTITUERONT CEPENDANT PAS DES OBSTACLES INSURMONTABLES, LA CONVENTION DE 1973, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1978, PRÉSENTE UN INTÉRÊT CERTAIN.**

### **A. — DES DIFFICULTÉS PRÉVISIBLES D'APPLICATION QUI NE SONT CEPENDANT PAS DIRIMANTES**

La Convention de 1973 est un texte très ambitieux. De ce fait, son application n'ira pas sans entraîner de réelles difficultés qui ont été prises en compte avec réalisme par le Protocole de 1978. Ces difficultés ne sont cependant pas insurmontables et — compte tenu des nombreux autres aspects positifs de la Convention modifiée — elles ne justifient pas, en tout état de cause, d'en retarder à nouveau la ratification et l'entrée en vigueur.

#### **1. Le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets.**

L'Annexe I de la Convention prévoit (règle 15, paragraphe 3 a et règle 16, paragraphe 2 a) l'installation sur tous les navires, pétroliers ou non, d'un dispositif de « surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures » qui est en fait une sorte de « boîte noire ». Ce dispositif est destiné à contrôler la conformité aux normes de la Convention des rejets de cargaison tolérés effectués par les pétroliers, d'une part, et des rejets de résidus provenant des machines, d'autre part, ce qui concerne tous les navires de plus de 400 tonneaux de jauge brut, pétroliers compris. Or, à l'heure actuelle, aucun exemplaire de ce type d'appareillage dont le coût prévisible pourrait être de l'ordre de 500.000 F n'existe encore sur le marché mondial.

Les travaux ont été commencés dans plusieurs pays depuis une dizaine d'années, mais aucune industrialisation des prototypes actuellement en essai ne paraît envisageable avant un délai de deux à cinq ans. En conséquence, les dispositions de la Convention et de son Annexe I relative à la surveillance continue et au contrôle des rejets ne pourront, pratiquement, entrer en vigueur et ne pourront donc pas être obligatoires dans les faits avant quelques années. Le Gouvernement français entend d'ailleurs assortir le dépôt de son instrument de ratification d'une déclaration qui fera état des réels efforts qu'il entend poursuivre afin de parvenir le plus rapidement possible à une stricte application de ces dispositifs.

De fait, la France compte parmi les nations les plus avancées dans le domaine des recherches sur les appareils de surveillance continue et de contrôle. Un prototype de « boîte noire » est actuellement en cours d'essai d'endurance dans des conditions réelles d'utilisation. Sa mise au point est délicate, car il convient de mettre en place un système complexe de capteurs permettant de mesurer et de coder les informations requises concernant la vitesse du navire, le débit des rejets, le taux d'hydrocarbures dans l'eau, etc. Ces informations, une fois recueillies avec précision — ce qui pose actuellement certains problèmes — doivent pouvoir être traitées et analysées, sans risque d'erreur, par un appareil fiable et navalisé.

## 2. Les installations de traitement à terre.

a) *Pour le traitement des hydrocarbures, l'Annexe I modifiée à la Convention de 1973 édicte, l'on s'en souvient, une interdiction absolue de tout rejet de mélange d'hydrocarbure dans les « zones spéciales » (règle 10, paragraphes 2 et 3). L'application effective de cette disposition suppose que tous les ports, et en particulier les ports pétroliers situés dans ces « zones spéciales », soient équipés des installations nécessaires pour recevoir et traiter la totalité des eaux polluées (ballast sale, eaux de lavage des citernes) que les navires ne pourront plus désormais rejeter à la mer. En fait, ces installations sont inexistantes ou insuffisantes dans la majorité des terminaux en Méditerranée. Il est donc prévu que, dans tous les cas où ces installations font défaut dans le port de chargement, le navire concerné ne sera soumis qu'au respect du régime général concernant les rejets.*

Des solutions internationales sont actuellement à l'étude sous l'égide du programme des Nations unies pour l'environnement afin d'accélérer la mise en place des équipements portuaires requis par les dispositions de la règle 10, paragraphes 2 et 3. En fait, le problème se pose actuellement différemment selon les types de port.

— *Les ports d'exportation de pétrole* doivent être dotés de stations de réception très importantes, en particulier lorsque ces ports sont situés en « zones spéciales », telle la Méditerranée. Ces ports doivent en effet être en mesure de recevoir la totalité des eaux de ballastage et des eaux de lavage polluées des navires citernes venant charger. Au plan de la prévention de la pollution, cette catégorie de stations est prépondérante. Leur inexistence ou leur insuffisance est malheureusement la règle dans beaucoup de ports de chargement.

— *Les ports de réparation* navale doivent être en mesure de recevoir les eaux de lavage polluées et les résidus plus ou moins solides qui doivent être enlevés avant toute intervention à l'intérieur des citernes des pétroliers. Leur capacité de réception est beaucoup moins importante que celle des stations nécessaires dans les ports d'exportation.

— *Les autres ports* qui n'ont à recevoir que de petites quantités d'hydrocarbures, constituées essentiellement par certains résidus provenant des machines, dont le rejet en mer est interdit (boues résultant de la purification du combustible, par exemple).

Les ports français appartiennent aux deux dernières catégories. La capacité des stations dont sont pourvus les ports de réparation paraît adaptée au volume des résidus qu'elles sont appelées à recevoir. Pour les autres ports, des études et travaux sont en cours en vue de leur équipement ou de leur adaptation au plus tard pour la date d'entrée en vigueur de la Convention.

b) La situation apparaît moins favorable en ce qui concerne les installations de traitement des « *substances liquides nocives* » répertoriées à l'Annexe II. On se souvient que cette Annexe institue l'interdiction de rejet en mer et l'obligation de déposer à terre la totalité des produits de lavage et de rinçage des citernes des navires ayant contenu des substances nocives. La diversité de ces substances et leur faible concentration dans les eaux de rinçage ainsi que l'importance des quantités qui seraient déposées à terre posent de difficiles problèmes de traitement qui n'ont pas encore été résolus à l'heure actuelle. C'est la raison pour laquelle le Protocole de 1978 a prévu de différer de trois ans au moins l'application de l'Annexe II.

### 3. Les nouvelles normes concernant la conception des navires.

Les dispositions prévues par la Convention en matière de conception et d'équipement des navires sont fort complexes. Elles sont en outre différentes selon qu'il s'agit de navires neufs ou de navires existants, de navires citernes ou non. De plus, dans une même catégorie, les critères varient en fonction de la taille des navires, du type de résidus à traiter (normes différentes pour les résidus de cargaison et les résidus provenant des machines) et même des zones de navigation.

#### a) *Les normes applicables à la cargaison des pétroliers.*

L'obligation de *ballasts séparés*, c'est-à-dire de citernes distinctes des citernes de cargaison, destinées exclusivement au transport d'eau de ballastage propre. Cette mesure est applicable aux navires citernes de plus de 20.000 tonnes de port en lourd commandés, selon leur taille, soit après le 31 décembre 1975, soit après le 1<sup>er</sup> juin 1979. Elle ne concerne pas la France puisqu'aucun navire citerne sous pavillon français n'est dans ce cas.

— *Les dispositions relatives au lavage au pétrole brut associé au gaz inerte.* Cette mesure s'applique à tous les pétroliers existants d'au moins 40.000 tonnes de port en lourd. Dans la pratique elle concerne, pour ce qui est de la flotte française, environ 60 navires sur les 90 navires citernes que comporte notre flotte. Pour ce qui est de l'ensemble de la flotte pétrolière mondiale, près de 1.500 navires sur 6.950 seront concernés, dans la mesure bien sûr où leur Etat de pavillon aura également ratifié la Convention, mais aussi dans la mesure où ces navires devront toucher des ports où le respect de la Convention sera obligatoire du fait de la législation interne.

Les armateurs français ont pris, sans attendre le dernier moment, des dispositions pour adapter leurs navires ; certains pétroliers sont d'ores et déjà conformes ; compte tenu de l'importance des travaux à effectuer, du calendrier des arrêts techniques des navires et du plan de charge des chantiers, les prévisions actuelles conduisent à penser que l'adaptation de la totalité de la flotte pétrolière sous pavillon français sera terminée au plus tard au début de 1982.

Le coût de la seule installation du système d'inertage et du dispositif de lavage au pétrole brut, sur un pétrolier de 250.000 tonnes de port en lourd, par exemple, qui en est actuellement dépourvu,



dépasse 10 millions de francs et nécessite d'arrêter le navire pendant environ deux mois. Ces chiffres et durée peuvent varier dans de grandes proportions en fonction de la taille du navire, des équipements existant déjà à bord avant les travaux et des difficultés rencontrées au cours de leur déroulement.

b) *Les normes relatives à la prévention de la pollution par les résidus provenant des machines de tous les navires quels qu'ils soient.*

Ces normes — outre le problème spécifique de la « boîte noire » que l'on a exposé au premier point de cette partie et qui concerne d'ailleurs aussi le contrôle des résidus provenant de la cargaison des pétroliers — portent sur l'obligation de mettre en place des *séparateurs d'eau et d'hydrocarbures ainsi que des systèmes de filtrage* afin de traiter les eaux polluées rejetées par les navires. Cette obligation concerne tous les navires, pétroliers compris, de plus de 400 tonneaux de jauge brute. 400 des 430 navires de la flotte française sont ainsi visés. La plupart sont déjà équipés des matériels de base, mais de nombreuses adaptations ou compléments sont à apporter afin de les rendre totalement conformes. La Convention autorise un délai supplémentaire de deux ans après l'entrée en vigueur pour la mise en conformité des navires. Pour ce qui concerne la flotte mondiale, *la moitié* environ des 71.000 navires qu'elle comporte est directement concernée.

Le coût de montage de ces équipements est évidemment très variable selon la taille des navires ainsi que selon la nature des équipements déjà existants à bord. On peut estimer que sur la base du coût d'un séparateur eau-hydrocarbures de fond de cale machine les coûts pourraient varier selon une fourchette qui pourrait aller de 50.000 à 300.000 F.

## **B. — L'INTÉRÊT CONSIDÉRABLE QUE PRÉSENTE LA CONVENTION DE 1973 TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1978**

Il ne s'agit pas ici de revenir sur l'examen détaillé de la Convention de 1973. Nous nous bornerons à rappeler les principales raisons qui, selon votre Rapporteur, font de ce texte un élément décisif pour l'amélioration de la prévention de la pollution de nos mers et de nos côtes.

### 1. Diminution de la pollution.

Les normes techniques de rejet stipulées par la Convention concernent les rejets provenant de transports d'hydrocarbures, mais aussi des machines de tous les navires. Ces normes sont tout à la fois sévères et réalistes. Les normes techniques d'application générale sont par ailleurs complétées par des interdictions dans l'espace : zone spéciale, interdiction de la plupart des rejets à moins de 50 milles des côtes. L'ensemble de ces dispositions paraît réellement de nature à diminuer la pollution résultant de rejets intentionnels notamment au pourtour de nos côtes.

### 2. Amélioration de la sécurité des navires.

La Convention de 1973, et notamment son Annexe I (1) modifiée, comportent des dispositions techniques qui devraient améliorer considérablement la sécurité des navires pétroliers : *limitation de la taille unitaire des citernes* en vue de réduire les rejets accidentels en cas d'abordage ou d'échouement ; installation de « *ballasts séparés* » réservés au transport d'eau propre et « *localisation défensive* » de ce ballastage de lest dans la coque du navire. La plus importante des dispositions relatives à la sécurité des navires nous paraît cependant résulter des dispositions relatives au lavage au pétrole brut des citernes. Elles s'accompagnent en effet de l'obligation d'utiliser dans chaque citerne un *dispositif à gaz inerte* qui diminuera notablement les risques d'explosion ou d'incendie.

Il apparaît en outre à votre Rapporteur que le coût des transformations à entreprendre afin de rendre les navires pétroliers conformes aux normes de la Convention devrait avoir pour conséquence indirecte de *précipiter le désarmement de certains pétroliers anciens et peu sûrs*. Il est en effet douteux que les armateurs entreprennent des travaux importants sur des navires proches de la retraite.

### 3. L'amélioration des poursuites.

Les diverses dispositions de la Convention tendant à réglementer et à normaliser très sévèrement les rejets ne devraient pas rester lettre morte. La Convention a en effet prévu un *mécanisme de*

---

(1) Mais aussi l'Annexe II.

*contrôle et de sanction qui devrait être dissuasif. Mais surtout, la preuve des infractions, actuellement fort difficile à établir, devrait être rendue beaucoup plus aisée. Tout d'abord grâce aux « boîtes noires » que les Etats riverains peuvent demander à examiner. Ces derniers seront ainsi en mesure d'apporter d'une manière incontestable et sans difficultés la preuve que des substances nuisibles ont été rejetées en infraction aux dispositions de la Convention.*

En outre, *tous les rejets d'hydrocarbures* sont désormais réglementés ou interdits, qu'il s'agisse d'hydrocarbures persistants ou non, qu'ils proviennent de la cargaison ou des machines. *Dès lors, les fastidieux prélèvements auxquels il fallait jusqu'alors procéder afin de déterminer s'il y avait ou non infraction compte tenu de la nature et de l'origine des hydrocarbures répandus par un navire donné ne seraient plus utiles : une simple photographie suffira. En outre, la définition d'importantes zones où tous les rejets sont interdits (proximité des côtes, zones spéciales) facilitera considérablement la tâche des autorités maritimes : tout rejet d'hydrocarbures dans ces zones par un navire donné sera ipso facto frauduleux, et de ce fait justiciable de poursuites sans qu'il soit nécessaire de pousser plus loin les investigations.*

Enfin, la Convention prévoit expressément une *harmonisation, dans le sens d'une plus grande rigueur, des législations des Etats parties* et les sanctions devront être d'une sévérité égale quel que soit le lieu de l'infraction.

#### 4. L'intérêt tant pour les chantiers navals que pour les armateurs.

L'intérêt de la Convention pour les *chantiers navals* est évident compte tenu du travail qu'impliquera la mise en conformité des navires. Cette mise en conformité est d'ailleurs d'ores et déjà exigée par certains Etats signataires, en particulier les Etats-Unis.

L'intérêt de la Convention est apparemment moins évident pour les *armateurs*. Le coût des transformations exigées n'est pas dirimant, mais il n'est pas négligeable ; la mise en conformité des navires entraînera une immobilisation que l'on peut évaluer à deux mois ; les mesures de traitement dans les ports entraîneront un allongement des escales. Il reste que ces *sujétions* apparaissent minimes au regard de l'intérêt que présente la Convention en général, mais aussi pour les armateurs eux-mêmes. La sécurité des navires sera en effet sensiblement améliorée, notamment grâce aux dispositions relatives à l'obligation d'utiliser dans chaque citerne un dispositif à gaz inerte qui réduira notablement les risques d'explosion et d'incendie. Il faut

bien voir également que, compte tenu de l'*application finalement progressive* d'un instrument international qui, de toutes les façons, n'entrera vraisemblablement pas en vigueur avant la fin de 1981, les armateurs auront tout loisir de planifier les opérations de transformation de leurs bateaux en fonction des diverses visites (visite de classification, révision, etc.) auxquelles sont tenus tous les navires et, partant, pourront réduire sensiblement la durée d'immobilisation réelle de leur flotte.



Au terme de cette longue étude qui s'imposait compte tenu de la technicité et de la portée du texte qui nous est soumis, votre Rapporteur considère que la Convention de 1973 modifiée ainsi que ses Annexes sont *de nature à contribuer efficacement à diminuer la pollution de nos mers et de nos côtes et à faciliter l'action des administrations nationales qui y contribuent avec une abnégation souvent remarquable.*

*Les difficultés, réelles, qui résulteront de l'application de certaines dispositions de la Convention ne lui apparaissent en rien de nature à justifier un retard supplémentaire dans l'application effective d'un instrument international qui a trop longtemps fait défaut.*

*De même, l'effort engagé notamment depuis 1978 par le Gouvernement, tant au plan national qu'au plan international, doit être activement poursuivi, voire sur certains points intensifié.*

Sous le bénéfice de l'ensemble de ces observations, votre Rapporteur vous propose d'autoriser l'approbation de la Convention de 1973 telle que modifiée par le Protocole de 1978.

## PROJET DE LOI

*(Texte présenté par le Gouvernement.)*

Article unique.

Est autorisée l'approbation de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble deux Protocoles et cinq Annexes), faite à Londres le 2 novembre 1973 telle que modifiée par le Protocole de 1978 relatif à ladite Convention (ensemble une Annexe), fait à Londres le 17 février 1978, dont les textes sont annexés à la présente loi (1).

---

(1) Voir le texte annexé au document - Sénat n° 13 (1980-1981).