

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 10 décembre 1976.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'approbation de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, ensemble trois Annexes, ouverte à la signature à Londres, Mexico, Moscou et Washington du 29 décembre 1972 au 31 décembre 1973,*

Par M. Francis PALMERO,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. André Colin, président ; Jacques Ménard, Antoine Andrieux, Georges Repiquet, Auguste Pinton, vice-présidents ; Jacques Genton, Serge Boucheny, Pierre Giraud, Francis Palmero, secrétaires ; Mme Janine Alexandre-Debray, MM. Maurice Bayrou, Gilbert Belin, Jean Bénard Mousseaux, Eugène Bonnet, Charles Bosson, Jacques Boyer-Andrivet, Louis Brives, Gilbert Devèze, Emile Didier, Lucien Gautier, Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Edouard Grangier, Raymond Guyot, René Jager, Michel Kauffmann, Armand Kientzi, Louis Le Montagner, Ladislav du Luart, Louis Martin, Michel Maurice-Bokanowski, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Dominique Pado, Henri Parisot, Jean Périquier, Edgard Pisani, Roger Poudonson, Jacques Sanglier, Abel Sempé, Edouard Soldani, Jean-Louis Vigier, Emile Vivier, Joseph Voyant, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 2300, 2556 et in-8° 553.

Sénat : 60 (1976-1977).

---

Traités et Conventions. — Mer - Environnement - Pollution (mer).

Mesdames, Messieurs,

Le 18 mars 1967, 117 000 tonnes de pétrole brut s'écoulent des soutes du *Torrey Canyon* qui vient de faire naufrage au large des côtes de Cornouailles : 370 kilomètres de côtes sont polluées par la marée noire. Les images dramatiques des oiseaux englués dans les flots huileux restent fixées dans nos mémoires.

Le navire espagnol *Urquiola*, transportant 118 000 tonnes de pétrole s'est échoué au large de la Corogne, polluant les côtes espagnoles de la Galice sur une centaine de kilomètres avec apparition de gaz toxiques menaçant d'exploser.

Le 24 janvier 1976, l'*Olympic Bravery*, de 280 000 tonnes, s'échoue à Ouessant. Ce sera le sinistre maritime le plus important jusqu'ici en tonnage et en coût.

L'affaire du *Boehlen*, enfin, s'ajoute aux précédentes tragédies. Ce pétrolier est-allemand, ayant fait naufrage le 14 octobre à la Pointe de Bretagne, laisse échapper 11 000 tonnes de pétrole.

Depuis l'été 1974, un navire yougoslave, le *Cavtat*, gît au fond du détroit d'Otrante à trois milles des côtes italiennes avec 900 barils de plomb qui, libérés par la corrosion, pourraient avoir des effets mortels sur l'homme. Or, le renflouement de ce navire coûterait 20 millions de dollars.

Le déballastage des pétroliers est estimé entre 1 et 2 millions de tonnes par an et un pétrolier de 550 000 tonnes vient d'être mis à flot à Saint-Nazaire !

Il reste vraiment peu de temps pour mettre le monde à l'abri d'accidents d'une gravité encore insoupçonnable.

Tel est le contexte qui démontre que, malgré toutes les conventions internationales, les dangers sont toujours plus virulents et qu'il convient, par conséquent, d'accroître la sévérité de la prévention et de la répression.

Le 15 février 1972, a été signée à Oslo une Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées à partir de navires et d'aéronefs dans l'Atlantique Nord-Est.

Du 30 octobre au 13 novembre 1972, s'est tenue à Londres une conférence intergouvernementale de 55 Etats, qui a conclu une convention généralisant la prévention de la pollution marine résultant de l'immersion des déchets à toutes les eaux marines, à l'exception des eaux intérieures des Etats.

Ces deux conventions diffèrent donc seulement par leur compétence géographique : l'une est régionale, l'autre est générale.

Les matières nocives énumérées dans la Convention font l'objet d'une interdiction de rejet en mer. En revanche, d'autres déchets sont soumis à l'obtention d'un permis général ou d'un permis spécifique délivré par les autorités nationales compétentes qui fixeront les conditions de l'immersion.

Le secrétariat de l'organisation sera assuré probablement par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Cette convention a été ratifiée par 15 Etats dont les Etats-Unis d'Amérique, la Suède, la Norvège, le Danemark et l'Espagne et elle est entrée *en vigueur depuis le 30 août 1975*.

Au titre de l'interdiction absolue, on relève les matières suivantes : mercure, cadmium, matières synthétiques non destructibles, déchets fortement radioactifs, matières produites pour la guerre bactériologique et chimique et les produits pétroliers.

Les métaux lourds : plomb, zinc, cuivre, fluorure, les pesticides, les déchets volumineux susceptibles de constituer une gêne pour la navigation et les produits radioactifs, font l'objet de l'octroi d'un permis spécifique. Tous les autres produits ou déchets sont soumis à l'octroi d'un permis général.

En fait, cette Convention est déjà dépassée par les événements ; c'est ainsi que l'immersion en Méditerranée par les bateaux spécialisés de la Montedison de déchets de titane et d'acide sulfurique n'est soumise qu'à une autorisation générale.

La France a assorti sa signature de deux restrictions : d'abord, s'agissant des activités de la Défense nationale, elle n'entend pas que la Convention lui soit opposée pour les retombées en mer résultant des expériences nucléaires.

Ensuite, elle a tenu à préciser qu'aucune disposition de ce texte « ne saurait être interprétée comme conférant à un Etat côtier le droit de contrôler les immersions hors des conditions généralement admises par le droit international actuel », ni de modifier les principes de la responsabilité.

En effet, certains souhaitaient que la responsabilité de l'Etat se substitue à celle de la compagnie privée effectuant l'immersion et ce, sans preuve de faute.

Ainsi donc, face aux dangers immédiats toujours accrus, cette convention signée fin 1972 n'est entrée en vigueur qu'en 1975.

De même, la mise en application de la Convention d'octobre 1973 de l'Organisation maritime intergouvernementale consultative sur le ballastage séparé des nouveaux tankers ne saurait intervenir prochainement, aucun Etat ne l'ayant encore ratifiée. En effet, le ballastage séparé réduirait d'environ 20 % la capacité de transport des bateaux et, devant le coût d'une telle mesure, les importateurs resteront vraisemblablement longtemps hésitants.

Tout cela démontre que nous ne devons pas nous faire beaucoup d'illusions sur l'efficacité de ces conventions internationales. Longtemps encore, nous aurons à lutter avec des pelles et des seaux contre la marée noire.

Le salut, sans doute, ne pourrait venir que d'une véritable conférence à l'échelle planétaire. Il nous semble précisément que l'actuelle conférence sur le droit de la mer qui groupe 146 nations devrait traiter en priorité ces graves problèmes et surtout examiner la question des marines battant pavillon de complaisance ou appartenant à des Nations à « commerce d'Etat ».

Nous vous proposons donc la ratification de cette Convention comme seulement une étape de plus dans l'élaboration d'une nouvelle charte de protection des mers.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission vous demande d'adopter sans modification le projet de loi qui nous est soumis.

## PROJET DE LOI

*(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)*

### Article unique.

Est autorisée l'approbation de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, ensemble trois Annexes, ouverte à la signature à Londres, Mexico, Moscou et Washington du 29 décembre 1972 au 31 décembre 1973, dont le texte est annexé à la présente loi (1).

---

(1) Voir le document annexé au n° 60 (1976-1977).