

N° 9

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989 - 1990

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 11 octobre 1989.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (1) sur le projet de loi modifiant et complétant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures,*

(URGENCE DÉCLARÉE)

Par M. Jean-Pierre TIZON,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jacques Larché, *président* ; Louis Virapoullé, François Giacobbi, Charles de Cuttoli, Michel Dairras, *vice-présidents* ; Charles Lederman, Germain Authié, René-Georges Laurin, Marcel Rudloff, *secrétaires* ; MM. Guy Allouche, Alphonse Arzel, Gilbert Baumet, Pierre Biarnès, Christian Bonnet, Philippe de Bourgoing, Raymond Bouvier, Jean Chumant, Raymond Courrière, Etienne Dailly, André Dagnac, Luc Dejoie, Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Jean-Marie Girault, Paul Graziani, Hubert Haenel, Daniel Hæffel, Charles Jolibois, Lucien Lanier, Bernard Laurent, Paul Masson, Daniel Millaud, Lucien Neuwirth, Charles Ornané, Georges Othily, Robert Pagès, Claude Pradille, Albert Ramassamy, Roger Romani, Michel Rufin, Jacques Sourdille, Jacques Thyraud, Jean-Pierre Tizon, Georges Treille.

Voir le numéro :

Sénat : 406 (1988-1989).

---

Environnement.

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>EXPOSÉ GÉNÉRAL</b> .....	5
<b>I. L'ÉVOLUTION DU DROIT INTERNATIONAL ET DE LA LÉGISLATION FRANÇAISE EN MATIÈRE DE POLLUTION MARINE</b> .....	6
<b>A. LE DROIT INTERNATIONAL</b> .....	6
1. La convention internationale de Londres du 12 mai 1954 sur la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures .....	6
2. Les conventions de Bruxelles du 29 novembre 1969 .....	7
a) <i>La convention sur la responsabilité civile</i> .....	7
b) <i>La convention sur l'intervention en haute mer</i> .....	7
3. La convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole modificatif de Londres du 17 février 1978 .....	8
a) <i>Les principes de la convention Marpol 73-78</i> .....	9
b) <i>Les mécanismes de contrôle</i> .....	14
<b>B. LA LÉGISLATION NATIONALE RELATIVE À LA        REPRESSION DE LA POLLUTION MARINE</b> .....	15
1. La loi n° 64 1331 du 26 décembre 1964 réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures .....	15
a) <i>Le texte initial</i> .....	15
b) <i>La loi n° 73-477 du 16 mai 1973</i> .....	16
c) <i>La loi n° 79-5 du 2 janvier 1979</i> .....	16
2. La loi n° 83 583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures .....	17
<b>II. LE PROJET DE LOI : LA POURSUITE DE L'ADAPTATION DU DROIT FRANÇAIS EN MATIÈRE DE POLLUTION MARINE</b> .....	19
<b>A. L'HARMONISATION AVEC LE DROIT INTERNATIONAL</b> .....	19
1. La répression des infractions aux dispositions de l'annexe II .....	19

	Pages
2 La répression des infractions aux dispositions de l'annexe III	20
3 La répression du manquement à une obligation instituée par le protocole I	20
<b>B UNE HARMONISATION DANS LE CADRE ET SELON LES PRINCIPES DE LA LOI N° 83-583 DU 5 JUILLET 1983</b>	21
1 Dans le cadre de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983	21
2 Selon les principes de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983	22
<b>III. LES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION DES LOIS</b>	24
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b>	27
<i>Article premier</i> : Modification de l'intitulé de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures	27
<i>Article 2</i> : (Articles 4 bis et 4 ter de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) Sanctions des infractions aux dispositions de la règle 5 de l'annexe II de la Convention Marpol, relative aux rejets de substances liquides nocives transportées en vrac	28
<i>Article 3</i> : (Article 5 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) Sanction des infractions commises dans les eaux intérieures navigables	31
<i>Article 4</i> : (Article 5 bis de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) Sanction des infractions aux dispositions de la règle 7 de l'annexe III de la convention Marpol, relative au jet de substances nuisibles transportées par mer en colis	33
<i>Article additionnel après l'article 4</i> : (Article 5 bis 1 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) Sanction des infractions aux dispositions des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V de la convention Marpol, relative à la pollution par les ordures des navires	34
<i>Article 5</i> (Article 5 ter de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) Sanction du non respect de l'obligation d'établir et de transmettre des rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles	35
<i>Article 6</i> (Article 7 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) Sanction des infractions commises par des navires étrangers dans les eaux soumises à la juridiction française	37
<i>Article 7</i> (Article 11 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) Personnes habilitées à constater les infractions ou à réunir des informations sur ces infractions	39
<i>Article 8</i> Application de la loi aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte	40

	<b>Pages</b>
<b>Article 9</b> Date d'entrée en vigueur du dispositif sanctionnant les infractions à la règle 7 de l'annexe III	43
<b>TABLEAU COMPARATIF</b>	45
<b>ANNEXES</b>	53
<b>I</b> Articles 2 et 8 de la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires	53
<b>II</b> Protocole n° 1 de la convention du 2 novembre 1973 . dispositions concernant l'envoi de rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles	54
<b>III</b> Annexe II de la convention du 2 novembre 1973 : règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac (extraits)	56
<b>IV</b> Annexe III de la convention du 2 novembre 1973 . règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes (extraits)	60
<b>V</b> Annexe V de la convention du 2 novembre 1973 . règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires (extraits)	62

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi modifie et complète la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures afin de poursuivre l'adaptation, entreprise par ladite loi, de notre droit interne à l'évolution du droit international en matière de pollution de la mer par les rejets de substances nocives ou nuisibles.

En effet, le texte législatif de 1983 avait, pour l'essentiel, intégré en droit pénal interne les dispositions de l'annexe I de la convention Marpol de 1973 telle que modifiée par son protocole de 1978, annexe relative aux seules pollutions occasionnées par les hydrocarbures.

L'actuel projet de loi tend à poursuivre l'harmonisation de la législation française en édictant des dispositions permettant de sanctionner les infractions aux règles posées par les annexes II et III de la convention Marpol, relatives respectivement aux pollutions dues à des substances nocives transportées en vrac et à celles dues à des substances nuisibles transportées sous emballage.

En effet, l'annexe II est déjà entrée en vigueur, le 6 avril 1987. Quant à l'annexe III, les conditions de quorum requises pour son entrée en vigueur devraient être prochainement satisfaites.

En outre, le projet de loi a pour objet de permettre l'application effective d'une disposition du protocole I de la convention en sanctionnant son non-respect.

Avant de présenter ces modifications de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée qu'envisage le projet de loi, il convient de rappeler les évolutions parallèles du droit international et de la législation française en matière de pollution marine.

## **I. L'ÉVOLUTION DU DROIT INTERNATIONAL ET DE LA LÉGISLATION FRANÇAISE EN MATIÈRE DE POLLUTION MARINE**

La lutte contre la pollution marine ne peut être envisagée dans le seul cadre national tant en raison des intérêts en jeu que des risques encourus à l'occasion d'un accident survenant en mer.

C'est pourquoi le droit interne a le plus souvent évolué en relation directe avec l'histoire des accords internationaux passés dans le but de réprimer ce type de pollution.

### **A. LE DROIT INTERNATIONAL**

#### **1. La convention internationale de Londres du 12 mai 1954 sur la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures**

Ratifiée par la France le 17 avril 1957 et publiée par le décret n° 58-922 du 7 octobre 1958, cette convention, dite "Oilpol", constitua le premier instrument international de lutte contre la pollution marine provoquée par les rejets d'hydrocarbures.

Applicable aux navires-citernes et aux navires civils de plus de 500 T.J.B. (tonneaux de jauge brute), elle interdisait les rejets d'hydrocarbures en mer dans des zones restreintes, soit, dans la plupart des cas, à moins de 50 milles marins des côtes, sauf si ces rejets étaient motivés par des impératifs de sécurité.

Cette convention fut modifiée par deux fois :

- d'abord, pour étendre à 100 milles la superficie de certaines zones restreintes (modification entrée en vigueur, pour la France, par le décret n° 67-1096 du 15 décembre 1967) ;

- ensuite, pour distinguer les rejets suivant qu'ils sont effectués ou non par des pétroliers (modification entrée en vigueur, pour la France, par le décret n° 78-24 du 4 janvier 1978). Dans ce

dernier cas, tous les rejets étaient interdits en toute zone sauf à ce que fussent remplies les conditions suivantes : le navire devait faire route, se trouver à plus de 50 milles de la terre la plus proche et simultanément le rejet ne devait pas excéder soixante litres par mille parcouru, ni 1/15.000ème de la cargaison. Pour les autres navires, les rejets devaient être effectués le plus loin possible des côtes et ne pas représenter une quantité supérieure à 1/10.000ème de la cargaison totale.

Cette première réglementation internationale restait limitée. Elle ne concernait en effet que certains types d'hydrocarbures, ne s'appliquait pas à tous les navires, édictait des principes dont le respect était difficilement contrôlable et ne comportait aucune mesure de prévention de la pollution accidentelle.

## **2. Les conventions de Bruxelles du 29 novembre 1969**

Au dispositif pour l'essentiel répressif constitué par la convention de 1954, s'ajoutèrent deux autres conventions signées à Bruxelles le 29 novembre 1969, à la suite de l'accident du *Torrey-Canyon* de mars 1967, qui créent notamment une réglementation internationale en matière de pollution accidentelle par les hydrocarbures.

Ces deux conventions ont été ratifiées par la France en application de la loi n° 71-1002 du 16 décembre 1971 et publiées par le décret n° 75-533 du 16 juin 1975.

### *a) La convention sur la responsabilité civile*

Ce texte établit la responsabilité civile du propriétaire du navire pour la réparation des dommages dus à la pollution de la mer ou des côtes, sauf lorsque la pollution est due à un acte de guerre, au fait d'un tiers (exception faite des cas d'abordage, les propriétaires étant alors solidairement responsables) ou à la négligence de l'état côtier chargé de l'aide à la navigation.

### *b) La convention sur l'intervention en haute mer*

Si un accident en mer (abordage, échouement ou tout autre incident susceptible d'entraîner des dommages matériels pour le navire ou sa cargaison) est cause de menaces pour la mer ou les côtes

d'un Etat, ce dernier peut prendre en haute mer, donc hors de sa juridiction, les mesures nécessaires pour parer les dommages.

### **3. La convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole modificatif de Londres du 17 février 1978**

Le champ d'application de la convention de 1954 étant trop restreint, un nouveau dispositif fut élaboré.

Cette convention de Londres du 2 novembre 1973, dite "Marpol", est un texte global concernant tous les navires et traitant de l'ensemble du problème de la pollution causée par les navires.

En effet, il ne vise pas seulement les pollutions par les hydrocarbures, traitées à l'annexe I, ou celles occasionnées par les substances nocives transportées en vrac, traitées à l'annexe II, dont les dispositions sont obligatoires pour les parties, mais aussi la pollution due aux substances nuisibles transportées sous emballage, traitée à l'annexe III, et celles par les eaux usées et les ordures, traitées respectivement aux annexes IV et V, dispositions dont le respect n'est que facultatif pour les parties. Ces trois dernières annexes ont été ratifiées par la France.

Le protocole du 17 février 1978 tendait à reporter de trois ans l'entrée en vigueur de l'annexe II afin de laisser un délai pour la réalisation des infrastructures portuaires et à compléter l'annexe I quant aux prescriptions techniques relatives à la conception, l'équipement et l'exploitation des navires transportant des hydrocarbures. Cette annexe est entrée en vigueur le 6 avril 1987.

L'autorisation de ratifier la convention modifiée par le protocole a été donnée, en France, par la loi n° 81-742 du 5 août 1981.

La convention modifiée, dite "Marpol 73-78", a été publiée par le décret n° 83-874 du 27 septembre 1983.

En ce qui concerne les annexes facultatives, l'annexe V est entrée en vigueur le 31 décembre 1988 et les conditions requises pour l'entrée en vigueur de l'annexe III devraient être réunies dans un proche avenir.

*a) Les principes de la convention Marpol 73-78*

**La convention traite des rejets d'hydrocarbures mais également de ceux constitués par toute substance nuisible, effectués par tous les navires de façon intentionnelle. En revanche, ne sont pas concernés les problèmes d'immersion de déchets ni les déversements de substances nuisibles résultant de l'exploitation des ressources minérales de la mer.**

**• Annexe I : prévention de la pollution par les hydrocarbures**

**La Convention détermine des zones spéciales au sein desquelles le rejet d'hydrocarbures est interdit. Ces zones comprennent la Baltique, la Méditerranée, la Mer noire, la Mer rouge et la zone des golfes. Il s'agit essentiellement de mers fermées dont l'équilibre écologique doit être à tout prix protégé compte tenu notamment des difficultés de régénération du milieu marin.**

**Dans les autres zones, le principe applicable demeure celui de l'interdiction du rejet. Cependant, la rigueur de la réglementation varie selon le type des navires et se trouve fixée par les règles 9 et 10 de l'annexe I :**

**- pour les pétroliers, les rejets à l'arrêt sont interdits. Les rejets peuvent être effectués alors que le navire fait route, à condition :**

**. que le navire ne se trouve pas dans l'une des zones spéciales définies ci-dessus ;**

**. qu'il respecte une vitesse de rejet n'excédant pas soixante litres par mille parcouru ;**

**. que le rejet n'excède pas 1/30.000ème de la cargaison pour les pétroliers construits après le 1er juin 1979, 1/15.000ème pour les pétroliers plus anciens ;**

**. que le navire soit équipé d'un système de surveillance continue du rejet ;**

**. que celui-ci ait lieu à au moins 50 milles de la terre la plus proche.**

**- pour les autres navires, la Convention établit une distinction entre les navires d'une jauge inférieure à 400 T.J.B. pour**

lesquels les rejets ne sont interdits que dans les zones spéciales et les navires de plus de 400 T.J.B. qui doivent faire route, se trouver hors d'une zone spéciale, et en tout état de cause à plus de 12 milles de la côte la plus proche, être équipés d'un système de surveillance continue du rejet et procéder à un rejet dont la teneur en hydrocarbures n'est pas supérieure à 1/10.000ème.

La Convention prévoit que ces interdictions peuvent être levées soit lorsque le rejet est effectué afin d'assurer la sécurité du ou des navires en cause, celle de vies humaines, soit lorsque le rejet est causé par une avarie, toutes les précautions raisonnables ayant été prises pour empêcher ou réduire le rejet, soit enfin lorsque le rejet est utilisé afin de lutter contre une autre pollution.

• *Annexe II : prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac*

En cette matière, la Convention, d'une part, définit des zones spéciales (la mer Baltique et la Mer noire). D'autre part, elle détermine quatre catégories de substances liquides nocives :

• *catégorie A* : substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque grave pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent sérieusement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en oeuvre de mesures rigoureuses de lutte contre la pollution ;

• *catégorie B* : substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en oeuvre de mesures particulières de lutte contre la pollution ;

• *catégorie C* : substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un faible risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent quelque peu à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en

**conséquence des conditions d'exploitation particulières ;**

• **catégorie D** : substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque discernable pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent très légèrement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence certaines précautions en ce qui concerne les conditions d'exploitation.

Dans les zones spéciales, le rejet de substances de catégorie A est interdit. Cependant, les résidus demeurant dans une citerne après nettoyage, à condition que ce nettoyage ait été effectué de façon à ce que les résidus rejetés dans l'installation de réception ne présentent plus qu'une concentration de la substance égale ou inférieure à un taux fixé par la convention pour chaque substance et à condition d'être dilués par addition d'un volume d'eau au moins égal à 5 % du volume total de la citerne, peuvent être rejetés à la mer, sous réserve que le navire fasse route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires et que le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

Hors zone spéciale, le rejet à la mer des substances de catégorie A est également interdit. Le rejet des résidus demeurant après nettoyage n'est possible qu'aux mêmes conditions que dans les zones spéciales, à une réserve près : le taux de concentration de la substance que ne doivent pas excéder les résidus rejetés, lors du nettoyage, dans l'installation de réception est, dans ce cas, plus élevé.

Dans les zones spéciales, le rejet à la mer des substances de catégorie B est interdit, sauf lorsque, à la fois, la citerne a été nettoyée après déchargement au moyen d'un volume d'eau au moins égal à 0,5 % du volume total de la citerne, le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires, la concentration de la substance ne dépasse pas une part par million dans le sillage du navire, et le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

Hors zone spéciale, le rejet à la mer de substances de catégorie B est aussi interdit, sauf lorsque, à la fois, le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion

autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires, la concentration de la substance ne dépasse pas une part par million dans le sillage du navire, la quantité rejetée à la mer n'excède pas 1 m<sup>3</sup> ou 1/3.000ème de la capacité en m<sup>3</sup> de la citerne et le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

Dans les zones spéciales, le rejet à la mer des substances de catégorie C est interdit, sauf lorsque sont réunies des conditions identiques à celles imposées pour le rejet de substances de catégorie B hors zone spéciale.

Hors zone spéciale, pour les substances de catégorie C, le principe est toujours l'interdiction du rejet, sauf lorsque sont réunies un certain nombre de conditions, plus souples que dans les zones spéciales. Ces conditions sont en effet identiques à deux exceptions près : le taux de concentration de la substance dans les rejets qui ne doit pas être dépassé est plus élevé (dix parts par million) et la quantité maximale de cargaison qui peut être rejetée est également plus importante (3 m<sup>3</sup> ou 1/1.000ème de la capacité en m<sup>3</sup> de la citerne).

Hors zone spéciale aussi bien que dans les zones spéciales, le rejet à la mer des substances de catégorie D est interdit, sauf lorsque, à la fois, le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 noeuds pour les autres navires, la concentration du mélange ne dépasse pas une part de substance pour 10 parts d'eau et le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche.

La Convention lève ces interdictions de rejet de substances liquides nocives transportées en vrac, édictées par la règle 5 de son annexe II, dans les mêmes cas que pour les hydrocarbures.

*• Annexe III : pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes*

Ce transport de substances nuisibles est interdit, sauf s'il est effectué conformément aux prescriptions de l'annexe III relatives notamment aux conditions d'emballage, au marquage, à l'étiquetage, aux documents, à l'arrimage et aux limites quantitatives.

Le jet à la mer de substances nuisibles transportées dans ces conditions est interdit par la règle 7 de cette annexe, sauf nécessité d'assurer la sécurité du navire ou de sauver des vies humaines en mer.

• *Annexe IV : pollution par les eaux usées des navires*

Cette annexe, en sa règle 8, interdit le rejet des eaux usées à la mer, à moins que l'une des conditions suivantes soit remplie :

- le rejet des eaux usées est effectué, après broyage et désinfection, à plus de quatre milles marins de la terre la plus proche ou, s'il n'y a pas broyage et désinfection, à plus de 12 milles marins. Dans tous les cas, le rejet s'effectue à une vitesse modérée, alors que le navire a une vitesse d'au moins 4 noeuds ;

- les eaux usées du navire sont traitées dans un dispositif approprié ;

- le navire se trouve dans les eaux relevant de la juridiction d'un Etat et rejette ses eaux usées conformément aux dispositions moins rigoureuses qui pourraient être imposées par cet Etat.

Cette annexe stipule également que, lorsque les eaux usées sont mêlées de déchets ou d'eaux de déchet dont le rejet est soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses leur sont applicables.

Cette réglementation ne s'applique pas lorsque le rejet des eaux usées est dû à la nécessité d'assurer la sécurité du navire ou celle de personnes ou encore lorsqu'il résulte d'une avarie, pour autant que toutes les précautions raisonnables aient été prises avant et après pour empêcher ou réduire le rejet.

• *Annexe V : pollution par les ordures des navires*

Cette annexe définit des zones spéciales, identiques à celles de l'annexe I.

Dans ces zones, il est interdit, par la règle 5, d'évacuer dans la mer tous les objets en matière plastique et toutes les autres

ordures autres que les déchets alimentaires. L'évacuation de ces derniers doit se faire le plus loin possible de la côte et à 12 milles marins au moins de distance de celle-ci.

Hors zone spéciale, l'évacuation des objets en matière plastique est interdite par la règle 3. Elle n'est autorisée qu'à 25 milles marins au moins de la terre la plus proche en ce qui concerne le fardage et les matériaux de revêtement et d'emballage qui flotteraient et qu'à 12 milles marins au moins en ce qui concerne les déchets alimentaires et toutes les autres ordures. Cependant, broyées et concassées de manière à pouvoir passer par un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 millimètres, les ordures autres que les objets en plastique peuvent être évacuées le plus loin possible de la terre la plus proche et à 3 milles marins au moins de distance.

L'évacuation des ordures par les plates-formes, fixes ou flottantes, et les autres navires se trouvant à proximité de ces plates-formes est interdite par la règle 4, sauf si ces plates-formes sont situées à plus de 12 milles marins de la terre et si ces ordures consistent en déchets alimentaires concassés et broyés.

Ces règles ne s'appliquent pas dans les mêmes cas d'exception que ceux prévus à l'annexe IV, ainsi qu'en cas de perte accidentelle de filets de pêche synthétiques.

#### *b) Les mécanismes de contrôle*

L'article 5 de la Convention Marpol prévoit que l'Etat riverain est habilité à procéder à tous contrôles dans les ports placés sous sa juridiction et à vérifier à cette occasion les certificats de sécurité sans lesquels un navire ne peut être autorisé à prendre la mer. En outre, la Convention prévoit que les navires devront être équipés d'un système de contrôle continu des rejets.

L'infraction est sanctionnée par l'Etat du pavillon lorsqu'elle a été commise en haute mer. En revanche, si elle s'est produite dans les eaux soumises à la juridiction de l'Etat côtier, elle sera sanctionnée selon la législation de cet Etat.

## **B. LA LÉGISLATION NATIONALE RELATIVE À LA REPRESSION DE LA POLLUTION MARINE**

La législation interne en cette matière a suivi l'évolution du droit international.

1. La loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures

### *a) Le texte initial*

Cette loi édicta des dispositions pénales pour permettre la mise en application en droit interne de la convention de Londres du 12 mai 1954.

En cas de pollution marine par les hydrocarbures, le capitaine était passible de peines de 2.000 à 20.000 F d'amende. Des peines d'emprisonnement de dix jours à dix mois assorties ou non d'amendes de 5.000 à 50.000 F étaient également prévues en cas de récidive.

Au cas où il aurait donné l'ordre de commettre l'infraction, le propriétaire ou l'exploitant du navire était passible d'une sanction dont le maximum pouvait atteindre le double de celles encourues par le capitaine. En outre, le délit de complicité pouvait être établi à l'égard de l'exploitant ou du propriétaire n'ayant pas donné l'ordre exprès au capitaine de se conformer aux dispositions de la Convention.

L'application de ces sanctions au capitaine dépendait de deux critères relatifs, d'une part, à la nationalité du navire ayant commis l'infraction et, d'autre part, au statut juridique des eaux dans lesquelles l'infraction s'était produite.

Ainsi, les navires français soumis aux dispositions de la Convention du 12 mai 1954 étaient passibles des peines énoncées ci-dessus que l'infraction eût été commise en haute mer, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures normalement fréquentées par les bâtiments de mer.

En revanche, pour les navires étrangers immatriculés dans un Etat partie ou non à la Convention, les infractions n'étaient punissables que si elles étaient commises dans les eaux territoriales ou intérieures.

Le texte de 1964 instituant en outre une procédure de constatation et contenait des dispositions relatives à la détermination des tribunaux compétents ainsi qu'à la possibilité pour l'administration de poursuivre pour dommages et intérêts.

*b) La loi n° 73-477 du 16 mai 1973*

Cette loi modifia le texte de 1964 dans le but essentiel d'alourdir les sanctions prévues.

La première infraction était ainsi punie d'un emprisonnement de trois mois à deux ans tandis que l'amende s'élevait de 10.000 à 100.000 F. En cas de récidive, une peine de prison de six mois à quatre ans ainsi qu'une amende d'un montant pouvant atteindre 200.000 F pouvaient être prononcées.

En outre, le champ d'application de la loi était étendu aux navires non soumis aux dispositions de la Convention de Londres du 12 mai 1954 (navires de faible tonnage, engins portuaires et fluviaux). Les peines d'amende encourues pouvaient aller de 3.000 à 30.000 F pour la première infraction et de 6.000 à 60.000 F, assorties d'un emprisonnement de dix jours à six mois en cas de récidive.

*c) La loi n° 79-5 du 2 janvier 1979*

Marquée par l'accident de l'*Amoco-Cadiz*, cette loi, modifiant le dispositif de 1964, accrut encore fortement les pénalités.

En ce qui concerne les navires pris en compte par la Convention de Londres, il était prévu, en cas de première infraction, une amende allant de 500.000 F à 5 millions de francs et un emprisonnement de un à cinq ans. En cas de récidive, les sanctions pénales pouvaient être doublées. En outre, ces peines ne préjugeaient pas des réparations civiles qui pouvaient être exigées.

Les peines, quand étaient en cause des navires non soumis à la convention de Londres, étaient parallèlement relevées dans le nouveau dispositif.

Ce texte contenait également une innovation importante, la création d'une nouvelle incrimination : le rejet accidentel d'hydrocarbures à la suite d'un accident de mer causé par l'imprudence, la négligence ou l'inobservation de la réglementation. Le rejet accidentel était pénalement assimilé au rejet volontaire. Les capitaines de navires français, à la différence des capitaines de

navires étrangers, pouvaient être poursuivis même si l'infraction polluant les eaux territoriales ou les eaux intérieures avait été commise en haute mer.

La loi de 1979 introduisait également d'autres procédures répressives, telle l'immobilisation du navire, qui pouvait cependant être levée grâce au versement d'une caution. Enfin, la loi précisait la qualité des autorités habilitées à dresser les procès-verbaux d'infraction et établissait une distinction entre ces personnes et celles dont la compétence était limitée à la réunion d'informations relatives à l'infraction en vue de leur transmission aux autorités habilitées à engager des poursuites.

## **2. La loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures**

Cette loi, qui a abrogé la loi du 26 décembre 1964 ainsi que les lois modificatives de 1973 à 1979, procédait essentiellement du souci de traduire en droit interne l'évolution du droit international, la convention Marpol de 1973 et son protocole de 1978 devant alors entrer en vigueur.

Les infractions sanctionnées dans la loi correspondent à celles visées par les règles 9 et 10 de l'annexe I de la Convention qui édicte les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Conformément à la Convention, la loi a un champ d'application étendu à l'ensemble des navires, le navire étant défini dans l'engagement international comme *"un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit"* et englobant *"les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes"*.

La loi institue une gradation des sanctions en fonction de la taille des bâtiments.

Les rejets sont interdits dans les zones spéciales, sauf aux navires de moins de 400 T.J.B.. Pour ceux de plus de 400 T.J.B autres que les pétroliers, le rejet est interdit à moins de 12 milles marins de la côte.

Par ailleurs, les pénalités, que la loi de 1979 avait portées à un niveau considéré comme excessif, sont allégées :

- trois mois à deux ans d'emprisonnement et de 100.000 F à 1 million de francs d'amende ou l'une de ces peines pour les plus gros navires et pour la première infraction (le double en cas de récidive) ;

- des modalités modulées, ainsi qu'indiqué précédemment, sont prévues pour les navires d'un plus faible tonnage :

. quinze jours à un an d'emprisonnement et 30.000 à 300.000 F d'amende (le double de l'amende en cas de récidive et emprisonnement de un à deux ans) ;

. pour les plus petits navires, une amende de 1.000 à 10.000 F est prévue en cas de première infraction et, en cas de récidive, un emprisonnement de huit jours à six mois, auquel peut s'ajouter une amende portée au double.

En revanche, afin de réprimer au mieux les infractions en recherchant très largement les responsabilités, la loi de 1983 permet la condamnation soit du capitaine, soit du propriétaire, soit d'un exploitant légal ou de fait, soit de tout responsable à bord qui serait à l'origine de la pollution.

En outre, toujours dans le sens d'un élargissement de la répression, sont sanctionnées par la loi les infractions commises dans les eaux intérieures navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime, d'une part, et, d'autre part, celles commises dans les eaux soumises à la juridiction française par des navires étrangers, même immatriculés sur un territoire relevant d'un gouvernement non partie à la Convention Marpol.

\*  
\*   \*  
\*

La loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée s'était donc bornée à adapter le droit interne aux dispositions de la convention Marpol 73-78 dont l'entrée en vigueur était alors imminente, c'est-à-dire aux règles de l'annexe I relative aux rejets d'hydrocarbures.

La convention est effectivement entrée en vigueur le 2 octobre 1983.

Depuis cette date, d'autres annexes de la convention sont entrées ou vont entrer prochainement en vigueur.

Le projet de loi tend donc à poursuivre l'harmonisation de notre législation avec le droit international.

## **II. LE PROJET DE LOI : LA POURSUITE DE L'ADAPTATION DU DROIT FRANÇAIS EN MATIÈRE DE POLLUTION MARINE**

L'annexe II de la convention Marpol, dont le protocole de 1978 avait retardé l'entrée en vigueur, est entrée en vigueur le 6 avril 1987.

L'annexe V est entrée en vigueur le 31 décembre 1988.

Quant à l'annexe III, les conditions de quorum requises devraient prochainement être réunies.

Le projet de loi a pour objet de poursuivre l'adaptation de la législation française à la convention Marpol en introduisant dans notre droit les dispositions nécessaires au respect des annexes II et III ainsi que du protocole I. En revanche, rien n'est prévu par le texte gouvernemental en ce qui concerne l'annexe V.

Cette harmonisation s'effectue dans le cadre de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée et ne remet pas en cause les principes de cette dernière.

### **A. L'HARMONISATION AVEC LE DROIT INTERNATIONAL**

#### **1. La répression des infractions aux dispositions de l'annexe II**

Cette annexe concerne la pollution marine due aux rejets de substances liquides nocives transportées en vrac.

La règle 3 de l'annexe répartit ces substances en quatre catégories : A, B, C, D, suivant la gravité décroissante des risques qu'elles peuvent engendrer pour les ressources marines, la santé de l'homme, l'agrément des sites et les utilisations légitimes de la mer et suivant le caractère plus ou moins rigoureux des mesures à prendre

pour lutter contre la pollution et des précautions qui doivent entourer les conditions d'exploitation.

Le rejet de ces substances ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes et d'autres résidus ou mélanges est en principe interdit par la règle 5 de l'annexe II. Il n'est possible qu'à certaines conditions, plus ou moins strictes en fonction de la catégorie à laquelle appartiennent les substances rejetées et en fonction du lieu où elles sont rejetées (dans une zone spéciale ou hors zone spéciale).

Le projet de loi crée des sanctions pour les manquements à cette règle. Il crée en fait deux degrés dans la répression selon la gravité des manquements à la règle, cette gravité étant appréciée en fonction des critères, établis par l'annexe II, de nocivité des substances et de lieu de rejet des substances.

## **2. La répression des infractions aux dispositions de l'annexe III**

L'annexe III de la convention édicte les règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis.

Le jet à la mer de ces substances est interdit par la règle 7 de l'annexe.

Le projet de loi prévoit donc des sanctions pour le non-respect de cette règle.

## **3. La répression du manquement à une obligation instituée par le protocole I**

Bien que l'entrée en vigueur de ce protocole I, partie intégrante de la convention, fût alors imminente, la loi de 1983 avait omis de créer une infraction correspondant au non-respect de son dispositif.

Ce protocole impose en effet l'établissement et la transmission d'un rapport par le capitaine d'un navire auquel est survenu un événement de mer entraînant ou pouvant

**entraîner le rejet des substances nuisibles visées par les cinq annexes de la convention.**

Le projet de loi prévoit donc des sanctions pour le non-respect de cette obligation.

## **B. UNE HARMONISATION DANS LE CADRE ET SELON LES PRINCIPES DE LA LOI N° 83-583 DU 5 JUILLET 1983**

Le présent projet de loi ne tend pas à constituer un texte autonome mais à s'inscrire dans le cadre de la loi de 1983 dont il ne remet pas en cause les principes.

### **1. Dans le cadre de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983**

Le projet procède par compléments et modifications de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 pour sanctionner les infractions aux règles des annexes II et III et du protocole I de la convention Marpol 73-76.

Cette loi, initialement relative à la répression de la pollution marine due aux seuls hydrocarbures, apparaît donc destinée à être le cadre unique dans lequel seront regroupées à terme toutes les dispositions devant réprimer tous les types de pollution marine quand toutes les annexes de la convention Marpol auront reçu traduction en droit interne.

La convention Marpol en effet, dans sa conception, permet ce regroupement, puisque, quelle que soit la nature des substances nuisibles à l'origine d'une pollution marine, les notions auxquelles elle fait appel ("navire" ou "rejet", par exemple) et les procédures qu'elle prévoit sont identiques.

Ainsi, la création d'un dispositif réprimant les infractions aux règles des annexes II et III et au protocole I de la convention Marpol n'appelle qu'un nombre limité de modifications à la loi de 1983.

Le projet, en effet, se limite à la modification de l'intitulé de la loi de 1983, à l'insertion de quatre articles additionnels dans ladite loi pour prévoir les sanctions applicables aux infractions nouvelles (art. 4 bis, 4 ter, 5 bis et 5 ter) et à la modification de trois

articles du même texte (5, 7 et 11) relatifs à la sanction des infractions commises dans les eaux intérieures navigables, à celle des infractions commises par des navires étrangers dans les eaux soumises à la juridiction française et à la constatation des infractions.

Les autres principales dispositions de portée générale de la loi de 1983 ne nécessitent pas d'adaptation pour s'appliquer à la répression des infractions nouvellement définies.

Cette insertion formelle des nouvelles dispositions dans le texte de 1983 témoigne du maintien des principes alors définis.

## **2. Selon les principes de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983**

**La répression des infractions nouvellement définies se situe à un niveau analogue à celui de la loi de 1983 initiale en matière d'hydrocarbures. Les peines prononçables sont d'ailleurs, pour la plupart, définies par référence aux peines prévues en cas de pollution par rejet d'hydrocarbures, lesquelles ne sont pas modifiées.**

Si ces peines se situent à un niveau qualifiable de moyen, le champ de la répression reste étendu. Notamment, sont sanctionnables les nouvelles infractions commises par des navires étrangers dans les zones soumises à la juridiction française, particulièrement dans la zone économique française, comme le sont les infractions relatives aux rejets d'hydrocarbures. De même, dans le texte gouvernemental, en ce qui concerne les manquements aux règles de l'annexe II, ils sont punissables non seulement en mer mais aussi dans les eaux intérieures et les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime.

L'ensemble des dispositions de la loi de 1983 qui permettent les plus larges possibilités de réprimer les infractions s'appliquent également aux infractions nouvellement définies : mise en cause du propriétaire ou de l'exploitant qui a donné l'ordre de commettre l'infraction, sans préjudice des peines infligeables au capitaine du navire ou au responsable à bord ; faculté pour le tribunal de transférer le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine, ainsi que des frais de justice, en totalité ou en partie, à la charge de l'exploitant ou du propriétaire.

La répression des infractions aux règles des annexes II et III et du protocole I de la convention est donc d'un niveau et d'une

étendue analogues à ceux retenus en 1983 pour sanctionner le non-respect des dispositions relatives aux rejets d'hydrocarbures.

Cette répression semble suffisante. En effet, bien qu'il n'y ait pas eu de bilan effectué de l'application de la loi du 5 juillet 1983, on ne semble relever aucun incident d'ampleur significative. Le dispositif de 1983 paraît donc avoir joué un rôle dissuasif convenable.

### **III. LES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION DES LOIS**

La commission des lois approuve la poursuite de l'harmonisation de notre législation avec les dispositions de la convention Marpol au fur et à mesure de leur entrée en vigueur.

Elle propose cependant un certain nombre d'amendements.

Si certains d'entre eux sont rédactionnels ou de forme, d'autres tendent à étendre le dispositif législatif dans deux directions différentes.

D'une part, en effet, le projet de loi gouvernemental ne prévoit pas de dispositions permettant l'application de l'annexe V de la convention Marpol, quoique cette annexe soit désormais entrée en vigueur. La commission des lois propose donc de réprimer, sans plus attendre, les infractions aux règles de cette annexe.

D'autre part, si le projet de loi sanctionne bien, comme la loi de 1983 initiale en matière d'hydrocarbures, les infractions aux règles de l'annexe II concernant les rejets de substances liquides nocives transportées en vrac commises par des capitaines de navires français non seulement en mer mais aussi dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime, il n'en est pas de même des infractions aux règles de l'annexe III et à celles du protocole I, lesquelles ne sont punissables que commises en milieu marin. Il a semblé opportun à la commission que le dispositif répressif soit aussi étendu, quelles que soient les règles violées. L'extension proposée est apparue d'autant plus nécessaire que le projet de loi sanctionne les infractions commises dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime par les navires étrangers. Il n'est évidemment pas possible de laisser impunis les capitaines de navires français qui se seraient rendus coupables de ces mêmes infractions.

A côté de ces extensions du champ d'application de la loi, la commission des lois propose une restriction. Elle demande de supprimer la disposition rendant la loi applicable dans les territoires d'outre-mer, l'avis des assemblées de ces territoires n'étant pas encore connu.

**Sous réserve de l'adoption de ces amendements, la commission des lois propose au Sénat d'adopter le projet de loi.**

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article premier*

#### **Modification de l'intitulé de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures**

La loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 avait pour objectif essentiel d'introduire en droit français des dispositions permettant de sanctionner les infractions aux règles posées par la seule annexe I, relative à la prévention de la pollution par les hydrocarbures, de la Convention Marpol 73-78.

Mais l'objet de cette convention est beaucoup plus large, puisqu'il est de prévenir la pollution par les navires provoquée par des rejets non seulement d'hydrocarbures mais aussi d'autres substances nuisibles.

Le présent projet de loi poursuit l'adaptation de notre droit interne aux règles internationales en instituant notamment des sanctions pour les infractions aux règles édictées par les annexes II et III de la convention.

Ce projet ne tend pas à créer un nouveau texte législatif autonome mais procède par modifications de la loi de 1983. Il apparaît en effet préférable de regrouper en une seule loi l'ensemble du dispositif réprimant la pollution par les navires. Ce dispositif traduira ainsi à terme dans notre droit la totalité de la réglementation internationale en la matière, telle qu'elle résulte de la Convention Marpol 73-78 et de ses annexes I à V.

La convention vise en effet tous les rejets de substances nuisibles par les navires. La définition du rejet et celle du navire sont communes, quelles que soient les substances nuisibles envisagées. En outre, par substances nuisibles, il faut entendre aussi bien les

hydrocarbures que les substances liquides nocives transportées en vrac, les substances nuisibles transportées par mer en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes, les eaux usées des navires ou leurs ordures.

La procédure applicable est également identique quel que soit le type d'infraction.

La loi de 1983 peut donc constituer le cadre unique dans lequel se poursuivra l'harmonisation du droit français avec les autres annexes de la Convention Marpol 73-78.

Cependant, son intitulé n'est plus adapté puisqu'en 1983, il ne s'agissait que de réprimer *"la pollution de la mer par les hydrocarbures"* afin de mettre en oeuvre la seule annexe I de l'engagement international.

Le présent article propose donc un nouvel intitulé : *"loi réprimant la pollution de la mer par les navires"*, plus général afin de couvrir tous les types de pollution marine envisagés par les cinq annexes de la convention.

Mais la rédaction de cet intitulé pourrait encore être rapprochée de celle retenue pour la convention (*"pour la prévention de la pollution par les navires"*), en supprimant les termes : *"de la mer"*, d'autant plus que la pollution engendrée par des rejets des navires ne concerne pas seulement la mer mais aussi le littoral et que la loi de 1983 vise également les infractions commises dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime.

Sous réserve de l'adoption d'un tel amendement, votre commission propose d'adopter cet article.

## *Article 2*

(Articles 4 bis et 4 ter de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983)

### **Sanctions des infractions aux dispositions de la règle 5 de l'annexe II de la Convention Marpol, relative aux rejets de substances liquides nocives transportées en vrac**

Cet article a pour objet de permettre la répression des infractions à la règle 5 de l'annexe II de la convention Marpol, relative aux rejets de substances liquides nocives transportées en vrac.

A cette fin, il est proposé d'insérer deux articles additionnels 4 bis et 4 ter dans la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée.

La règle 1 de l'annexe II définit des zones spéciales, zones maritimes qui, pour des raisons techniques reconnues liées à leur situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de leur trafic, appellent l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les substances liquides nocives. Il s'agit de la mer Baltique et de la Mer noire.

Par ailleurs, la règle 3 procède à une classification des substances liquides nocives en quatre catégories : A, B, C, D, ainsi qu'indiqué dans l'exposé général, selon la gravité décroissante des risques que leur rejet à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage fait courir pour les ressources marines, la santé de l'homme, l'agrément des sites et les utilisations légitimes de la mer, ainsi que les mesures qu'elles appellent en conséquence : mise en oeuvre de mesures, rigoureuses ou simplement particulières, de lutte contre la pollution, ou conditions d'exploitation, particulières ou simplement entourées de certaines précautions.

La règle 5 de l'annexe II pose le principe de l'interdiction du rejet de ces substances, sauf si certaines conditions sont réunies.

Ces conditions de rejet sont d'une rigueur variable en fonction, d'une part, de la nocivité des substances, telle qu'elle se traduit dans le classement en quatre catégories, et, d'autre part, du lieu où s'effectue le rejet (zones spéciales, qui nécessitent des conditions plus strictes en ce qui concerne les catégories les plus nocives, A, B ou C, ou hors zone spéciale).

Les conditions de rejet consistent dans la combinaison de plusieurs facteurs : dilution préalable des résidus des substances les plus nocives, vitesse du navire, profondeur du rejet et distance par rapport à la terre la plus proche, méthode et dispositif du rejet tels que ne soit pas dépassé un taux de concentration de la substance, quantité du rejet.

Le projet de loi, à partir des dispositions de la règle 5, procède par regroupement pour ne distinguer que deux infractions d'une gravité différente.

L'article 4 bis, qu'il est proposé d'insérer dans la loi de 1983, sanctionne les manquements jugés les plus graves à la règle 5, c'est-à-dire ceux aux dispositions suivantes de ladite règle :

- *paragraphe 1* : hors zone spéciale, interdiction de rejet des substances de catégorie A et conditions de rejet des résidus de substances de catégorie A ;

- *paragraphe 2* : hors zone spéciale, conditions de rejet des substances de catégorie B ;

- *paragraphe 7* : dans les zones spéciales, interdiction de rejet des substances de catégorie A et conditions de rejet des résidus de substances de catégorie A ;

- *paragraphe 8* : dans les zones spéciales, conditions de rejet des substances de catégorie B ;

- *paragraphe 9* : dans les zones spéciales, conditions de rejet des substances de catégorie C.

Le capitaine d'un navire français, soumis aux dispositions de l'annexe II (c'est-à-dire, en application de la règle 2, tout navire, au sens de la convention, transportant des substances liquides nocives en vrac), qui se sera rendu coupable de violation de l'une des dispositions précitées, sera passible des mêmes peines que celles prévues à l'article premier de la loi de 1983, c'est-à-dire les plus lourdes, celles qui sont applicables aux infractions commises par les plus gros navires en matière de rejet d'hydrocarbures, soit :

- amende de 100.000 F à 1.000.000 F et emprisonnement de trois mois à deux ans ou l'une de ces deux peines seulement ;

- en cas de récidive, doublement de ces peines.

Quant à l'article 4 ter dont le projet envisage l'insertion dans la loi de 1983, il sanctionne, moins sévèrement, les manquements, jugés moins graves, aux dispositions suivantes de la règle 5 :

- *paragraphe 3* : hors zone spéciale, conditions de rejet des substances de catégorie C ;

- *paragraphe 4* : dans les zones spéciales comme hors zone spéciale, conditions de rejet des substances de catégorie D ;

- *paragraphe 6* : hors zone spéciale, interdiction de rejet des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie ;

- *paragraphe 11* : dans les zones spéciales, interdiction de rejet des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie.

Les peines applicables au capitaine de navire français qui se sera rendu coupable de violation de l'une de ces dispositions sont les mêmes peines que celles prévues à l'article 2 de la loi de 1983 qui sont destinées à sanctionner les infractions commises par les navires de moyen tonnage en matière de rejet d'hydrocarbures, soit :

- amende de 30.000 F à 300.000 F et emprisonnement de quinze jours à un an ou l'une de ces deux peines seulement ;
- en cas de récidive, doublement de l'amende et emprisonnement de un à deux ans ou l'une de ces deux peines seulement.

Les deux articles 4 bis et 4 ter tendent donc à hiérarchiser les sanctions en regroupant les infractions aux dispositions de la règle 5 de l'annexe II en deux catégories suivant l'estimation de leur degré de gravité.

Votre commission propose d'adopter cet article sans modification.

### **Article 3**

(Article 5 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983)

#### **Sanction des infractions commises dans les eaux intérieures navigables**

L'article 5 de la loi de 1983 constitue un complément, dans le seul cadre juridique français, à la convention Marpol.

Cette dernière ne concerne en effet que les infractions en milieu marin. La loi de 1983, dans cet article 5, sanctionne également les infractions aux règles de l'annexe I de la convention en matière de rejet d'hydrocarbures, quand elles ont été commises dans les voies navigables intérieures jusqu'aux limites de la navigation maritime par les capitaines ou responsables à bord de navire français. Le terme "navire" est entendu au sens de la convention et la navigation fluviale est donc exclue du champ d'application de cet article.

Les peines prévues par l'article 5 de la loi de 1983 sont les mêmes que celles applicables lorsque les infractions ont été commises en mer.

L'article 3 du présent projet étend ce dispositif aux infractions à la règle 5 de l'annexe II de la convention relative aux rejets de substances liquides nocives transportées en vrac. Ces infractions, commises dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime, seront donc passibles des peines prévues aux articles 4 bis ou 4 ter, selon le cas.

Mais ce dispositif n'est pas étendu aux infractions aux règles de l'annexe III relative aux jets de substances nuisibles transportées en colis que l'article 4 du présent projet introduit dans notre droit. Les capitaines de navires français ne seraient donc sanctionnables que si ces infractions ont été commises en mer et non sur les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime.

Or, l'article 6 du projet de loi, définissant le champ d'application de la loi vis-à-vis des navires étrangers, est ainsi rédigé qu'il pourrait permettre de sanctionner les capitaines de navires étrangers pour ces infractions, qu'elles aient été commises dans notre zone économique et nos eaux territoriales, c'est-à-dire en mer, ou sur nos voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime.

Une inégalité de traitement serait ainsi instituée au détriment des navires étrangers.

Votre commission propose donc un amendement tendant à permettre de sanctionner les infractions dérivées de l'annexe III commises par les capitaines de navires français dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime. Comme par ailleurs il est proposé par votre commission de créer un dispositif sanctionnant les manquements aux règles de l'annexe V, le présent amendement vise également à étendre le champ d'application de l'article 5 de la loi de 1983 dans le domaine des rejets d'ordures.

Sous réserve de l'adoption de cet amendement, votre commission propose d'adopter cet article.

#### **Article 4**

(Article 5 bis de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983)

#### **Sanction des infractions aux dispositions de la règle 7 de l'annexe III de la convention Marpol, relative au jet de substances nuisibles transportées par mer en colis**

L'annexe III de la convention Marpol est relative à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes.

Ce transport de substances nuisibles est interdit sauf s'il est effectué conformément aux dispositions de l'annexe III, qui fixe certaines conditions ainsi qu'indiqué précédemment dans l'exposé général.

Quant au jet à la mer des substances nuisibles ainsi transportées, il est interdit par la règle 7 de cette annexe, sauf nécessité d'assurer la sécurité du navire ou de sauver des vies humaines en mer.

Cette annexe, facultative mais ratifiée par la France, n'est pas encore entrée en vigueur.

Cependant, il apparaît que les conditions de quorum requises pour son entrée en vigueur, que fixe le paragraphe 2 de l'article 15 de la convention (entrée en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze États, dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale de navires de commerce, ont accepté une annexe facultative), seront prochainement réunies.

Le présent article 4 du projet de loi propose donc d'introduire dès à présent dans notre droit une disposition qui permettra de sanctionner les infractions à la règle 7 de l'annexe III.

Cette disposition est insérée sous la forme d'un article 5 bis nouveau dans la loi de 1983.

Le capitaine de navire français qui aura commis une infraction à la règle 7 sera passible des mêmes peines que celles prévues à l'article 4 de la loi de 1983 qui sanctionne les infractions commises par les navires de petit tonnage en matière de rejet d'hydrocarbures, c'est-à-dire de peines légères :

- amende de 1.000 F à 15.000 F (la loi de 1983 avait fixé à 10.000 F le taux maximum de cette amende, mais, en application de la loi n° 85-835 du 7 août 1985 relative à la modernisation de la police en son article 8, ce taux a été porté à 15.000 F) ;

- en cas de récidive, doublement de cette peine d'amende et emprisonnement de huit jours à six mois ou l'une de ces deux peines seulement.

**Votre commission propose d'adopter cet article sans modification.**

#### *Article additionnel après l'article 4*

(Article 5 bis-1 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983)

#### **Sanction des infractions aux dispositions des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V de la convention Marpol, relative à la pollution par les ordures des navires**

Le projet de loi, s'il entend poursuivre l'adaptation de notre droit à la convention Marpol, ne prévoit de dispositions que pour l'application des annexes II et III.

Or, si les conditions de quorum pour l'entrée en vigueur de l'annexe IV ne semblent pas près d'être réunies, l'annexe V, elle, est déjà entrée en vigueur le 31 décembre 1988 et elle a été publiée par décret n° 89-115 du 21 février 1989 au *Journal officiel* du 25 février 1989.

Il serait donc souhaitable de prévoir des sanctions pour les manquements, commis par les capitaines de navires français, aux règles 3, 4 et 5 de cette annexe relative à la prévention de la pollution par les ordures de navires et dont le dispositif a été précédemment présenté dans l'exposé général.

Eu égard à la nature de ces rejets qui ne semblent pas faire courir les risques de pollution les plus graves, il est proposé par cet article additionnel d'instituer des sanctions d'un niveau moyen, identiques à celles prévues aux articles 2 et 4 ter de la loi de 1983 pour les rejets d'hydrocarbures par les navires de moyen tonnage et pour les rejets les moins graves de substances liquides nocives transportées en vrac, soit :

- amende de 30.000 F à 300.000 F et emprisonnement de quinze jours à un an, ou l'une de ces deux peines seulement ;

- en cas de récidive, doublement de l'amende et emprisonnement de un à deux ans, ou l'une de ces deux peines seulement.

**Votre commission vous demande d'adopter l'amendement insérant un tel article additionnel.**

### **Article 5**

**(Article 5 ter de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983)**

#### **Sanction du non-respect de l'obligation d'établir et de transmettre des rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles**

Le protocole I de la convention Marpol, qui est déjà applicable, impose l'établissement et la transmission d'un rapport par tout capitaine ou par toute personne en charge d'un navire auquel est survenu un événement entraînant, aux termes de l'article III dudit protocole :

*"a) Un rejet autre que les rejets autorisés par la présente Convention ; ou*

*"b) Un rejet autorisé aux termes des dispositions de la présente Convention du fait :*

*"i) qu'il vise à assurer la sécurité d'un navire ou à sauvegarder des vies humaines en mer ; ou*

*"ii) qu'il résulte d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ; ou*

*"c) Un rejet d'une substance nuisible visant à combattre un cas particulier de pollution ou effectué aux fins de recherches scientifiques légitimes sur la réduction ou le contrôle de la pollution ; ou*

*"d) D'une probabilité de rejets visés aux alinéas a), b) ou c) du présent article".*

La loi de 1983 avait omis de sanctionner le manquement à cette obligation.

Or, il ne s'agit pas d'une formalité négligeable, tout retard dans la mise en oeuvre des moyens de lutte contre la pollution provoquée par un des événements visés pouvant accroître l'ampleur du désastre.

L'article 5 du présent projet prévoit donc d'insérer un article 5 ter dans la loi de 1983 pour sanctionner l'omission d'établissement et de transmission d'un tel rapport par les capitaines de navires français ou les personnes ayant en charge ces navires des peines suivantes : amende de 30.000 F à 300.000 F et emprisonnement de quinze jours à un an, ou l'une de ces deux peines seulement. Ces peines sont identiques à celles punissant les infractions commises en matière de rejet d'hydrocarbures par des navires de moyen tonnage et à celles punissant les infractions les moins graves en matière de rejet de substances liquides nocives transportées en vrac.

Il n'est pas prévu de peines spécifiques en cas de récidive. Cette infraction, quoique importante, n'a pas la gravité d'une infraction concernant un rejet interdit. En outre, l'écart entre les peines minima et les peines maxima prévues peut sembler suffisant pour permettre au juge de moduler les peines suivant qu'il s'agit d'une première infraction ou d'un cas de récidive.

La formalité d'établissement d'un rapport, aux termes de la convention, est obligatoire, quelle que soit la nature des substances nuisibles rejetées ou pouvant être rejetées : hydrocarbures, substances liquides nocives transportées en vrac, substances nuisibles transportées en colis, ordures ou eaux usées des navires. La formulation retenue pour l'article 5 ter nouveau de la loi de 1983 est la plus générale. Elle permettra donc à terme de couvrir tous les défauts d'établissement d'un rapport, quelle que soit la nature de la substance rejetée ou susceptible d'être rejetée à la suite de l'événement survenu au navire. En l'état actuel, cet article doit être interprété comme s'appliquant aux cas où la substance nuisible en cause est l'une de celles visées par les annexes de la convention qui sont entrées en vigueur et qui ont reçu une traduction en droit interne, à savoir les annexes I à III et, avec l'amendement proposé tendant à insérer un article additionnel après l'article 4, l'annexe V.

L'obligation d'établissement d'un rapport est instituée par le protocole I à l'occasion d'événements. Or un événement, au sens du paragraphe 6 de l'article 2 de la convention, "désigne un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance".

L'article 5 ter dont il est proposé l'insertion dans la loi de 1983 s'inscrit très précisément dans le cadre de la convention et ne vise donc que les infractions en matière d'établissement du rapport commises par les capitaines de navires français en cas d'événement survenu en mer. Or la loi de 1983, en ce qui concerne les hydrocarbures, et le présent projet de loi, en ce qui concerne les substances liquides nocives transportées en vrac et, comme le propose par ailleurs votre commission, les substances nuisibles transportées en colis ainsi que les ordures, sanctionnent les infractions aux règles sur les rejets non seulement quand elles ont été commises en mer mais également quand elles l'ont été dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime. Il serait donc opportun de prévoir que l'obligation d'établir un rapport s'applique également en cas d'événement survenu dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime.

Cette extension semble d'autant plus nécessaire que l'article 7 de la loi de 1983, tel que modifié par l'article 6 ci-après du présent projet, sanctionne les manquements aux dispositions du protocole I commis par les navires étrangers, qu'ils aient été commis dans la zone économique et les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures et les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime. Si les capitaines de navire français n'étaient pas sanctionnés pour infraction au protocole I en cas d'événement survenu dans les voies navigables, il en résulterait ainsi une rupture d'égalité au détriment des capitaines de navires étrangers.

Tel est l'objet de l'amendement présenté à cet article.

Sous réserve de l'adoption de cet amendement, votre commission vous propose d'adopter cet article.

#### *Article 6*

(Article 7 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983)

#### **Sanction des infractions commises par des navires étrangers dans les eaux soumises à la juridiction française**

L'article 7 de la loi de 1983 définit le champ d'application de la loi vis-à-vis des navires étrangers.

Cette loi s'applique aux navires et plates-formes étrangers, qu'ils soient ou non immatriculés dans un territoire relevant d'un Gouvernement partie à la convention Marpol, dans les conditions

suivantes : les capitaines de ces navires ou leurs responsables à bord sont passibles des sanctions prévues pour les infractions visées aux articles premier (rejet d'hydrocarbures par les plus gros navires), 2 (rejet d'hydrocarbures par les navires de moyen tonnage), 4 (rejet d'hydrocarbures par les navires de petit tonnage) et 5 (rejet d'hydrocarbures dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime), lorsque ces infractions sont commises dans la zone économique (1) au large des côtes du territoire de la République française, dans nos eaux territoriales et dans nos eaux intérieures et nos voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime, sous réserve que seules les peines d'amende prévues aux articles premier, 2 et 4 pourront être prononcées lorsque l'infraction a eu lieu dans la zone économique.

Cette réserve est motivée par le fait que, si dans la zone économique l'Etat français est en mesure d'exercer les compétences reconnues par le droit international en matière de protection de l'environnement marin, ainsi que le stipule l'article 4 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976, il n'y dispose cependant pas de la plénitude de la souveraineté.

L'article 6 du projet de loi étend ce dispositif aux infractions commises en matière de rejet de substances liquides nocives transportées en vrac, de jet de substance nuisibles transportées en colis et d'établissement du rapport en cas d'événement provoquant un rejet.

Les sanctions prévues aux articles 4 bis, 4 ter, 5 bis et 5 ter seront donc applicables aux capitaines de navires étrangers, quels qu'ils soient, ou aux responsables à bord qui auront commis l'une de ces infractions dans notre zone économique, dans nos eaux territoriales et nos eaux intérieures et voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime, sous réserve que seules les peines d'amende peuvent être prononcées en cas d'infractions commises dans la zone économique.

En conséquence de l'amendement proposé tendant à insérer un article additionnel après l'article 4, pour mettre en application l'annexe V de la convention, le dispositif du présent article devrait être étendu en matière de rejet d'ordures.

---

1. La zone économique est définie par l'article premier de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République comme s'étendant depuis la limite des eaux territoriales jusqu'à 188 milles marins au-delà de ces limites. Quant aux eaux territoriales, selon l'article premier de la loi n° 71-1060 du 24 décembre 1971 relative à la délimitation des eaux territoriales françaises, elles s'étendent jusqu'à une limite fixée à 12 milles marins à partir des lignes de base, ces lignes étant la laisse de basse mer ainsi que les lignes de base droites et les lignes de fermeture des baies qui sont déterminées par décret.

**Tel est l'objet de l'amendement présenté.**

**Sous réserve de l'adoption de cet amendement, votre commission propose d'adopter cet article.**

### **Article 7**

**(Article 11 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983)**

#### **Personnes habilitées à constater les infractions ou à réunir des informations sur ces infractions**

**L'article 11 de la loi de 1983 détermine les personnes habilitées à constater par procès-verbal les infractions commises aux règles de l'annexe I de la convention sur les rejets d'hydrocarbures et celles dont la compétence est limitée à réunir des informations sur ces infractions.**

**Le présent article étend le champ d'application de cet article 11 en matière d'infractions aux règles des annexes II et III de la convention et à son protocole I.**

**Ainsi les infractions à la règle 5 de l'annexe II (rejet de substances liquides nocives transportées en vrac), celles à la règle 7 de l'annexe III (jet de substances nuisibles transportées en colis) et celles au protocole I (obligation d'établir un rapport en cas d'événement entraînant ou pouvant entraîner des rejets) pourront être constatées par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, les inspecteurs mécaniciens, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime, les contrôleurs des affaires maritimes, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, les fonctionnaires et agents assermentés et commissionnés des services maritimes et des ports autonomes, les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines des circonscriptions minéralogiques intéressées, les officiers de port et officiers de port adjoints, les agents des douanes et, à l'étranger, par les consuls de France, à l'exclusion des agents consulaires.**

**En outre, les infractions à la règle 5 de l'annexe II et celles à la règle 7 de l'annexe III pourront être constatées par les commandants de la marine nationale et par les commandants des aéronefs militaires.**

Enfin, seront habilitées à réunir des informations sur les infractions en vue de les transmettre à un officier de police judiciaire ou à un administrateur des affaires maritimes les personnes suivantes : les commandants des navires océanographiques de l'Etat, les commandants de bord des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes, les agents du service des phares et balises, les agents de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes et les agents de la police de la pêche fluviale.

En conséquence de l'amendement proposé tendant à insérer un article additionnel après l'article 4 pour mettre en application l'annexe V de la convention, le dispositif du présent article devrait être étendu en matière de rejet d'ordures.

Tel est l'objet de l'amendement présenté.

Sous réserve de l'adoption de cet amendement, votre commission propose d'adopter cet article.

#### **Article 8**

#### **Application de la loi aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte**

Cet article constitue la "mention expresse" nécessaire pour que le présent texte législatif soit applicable dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte, comme l'est la loi de 1983 dans son texte d'origine.

Mais le conseil général de Mayotte n'a pas été consulté à ce sujet et, en ce qui concerne les territoires d'outre-mer, la procédure de demande d'avis des assemblées territoriales vient seulement d'être engagée.

Pour Mayotte, aucun texte n'impose la consultation préalable du conseil général sur un projet de loi susceptible d'être applicable à cette collectivité territoriale, quoique l'usage se soit établi de le consulter dans les mêmes cas que ceux prévus par l'article 74 de la Constitution pour les territoires d'outre-mer.

Pour ces derniers, la Constitution impose en effet de prendre l'avis des assemblées territoriales lorsque le texte concerne leur organisation particulière.

Or le présent texte est une loi pénale et les lois pénales sont considérées comme susceptibles d'avoir des incidences sur l'organisation judiciaire des territoires d'outre-mer et de nécessiter des adaptations pour être applicables dans ces territoires. Elles concernent donc leur organisation particulière.

Le Conseil constitutionnel s'est en effet plusieurs fois prononcé sur la nécessité d'une consultation préalable des assemblées des territoires d'outre-mer en matière pénale.

Dans sa décision n° 80-122 DC du 22 juillet 1980 sur la loi rendant applicables le code de procédure pénale et certaines dispositions législatives dans les territoires d'outre-mer, le Conseil a jugé que des dispositions ayant pour effet d'établir une organisation spécifique de la justice pénale dans les territoires d'outre-mer constituent un élément de l'organisation particulière de ces territoires et rendent donc obligatoire la consultation préalable.

Dans sa décision n° 81-131 DC du 16 décembre 1981 sur la loi relative à l'exploration des ressources minérales des grands fonds marins, le Conseil a estimé que ce texte, posant des règles de procédure pénale, touche à l'organisation particulière des territoires d'outre-mer et aurait donc dû être obligatoirement précédé de la consultation des assemblées territoriales pour pouvoir être rendu applicable dans ces territoires.

Le présent projet de loi crée de nouvelles infractions en matière de pollution marine auxquelles s'appliquent les modalités de constatation et de répression prévues par la loi de 1983. Il apparaît donc que ce texte, quoique respectant les principes de la loi de 1983, pourrait ne pas être sans incidence sur l'organisation particulière des territoires d'outre-mer et qu'ainsi une consultation s'impose.

D'ailleurs, la circulaire du Premier ministre du 21 avril 1988 relative à l'applicabilité des textes législatifs et réglementaires outre-mer, à la consultation des assemblées locales de l'outre-mer et au contreseing des ministres chargés des D.O.M.-T.O.M. est parfaitement stricte en la matière : *"contrairement à une opinion répandue, les lois pénales ne sont pas des lois de souveraineté, car elles peuvent comporter des adaptations nécessaires pour les T.O.M. qui rejaillissent souvent sur l'organisation de la justice pénale. A ce titre, elles doivent faire l'objet d'une consultation préalable des assemblées locales en application de l'article 74 de la Constitution (...) et, par conséquent, comporter une mention expresse d'application aux T.O.M.."*

En outre, il faut rappeler qu'en 1983, le projet de loi qui devint la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée n'était à l'origine

applicable qu'à Mayotte. Le gouvernement, n'ayant pas consulté les assemblées des territoires d'outre-mer, avait, en effet, exclu la mention le rendant applicable dans ces territoires. Ce n'est que par introduction d'un amendement de la commission des lois de l'Assemblée nationale et contre l'avis du gouvernement, que ce texte fut rendu applicable dans les territoires d'outre-mer. Mais ultérieurement, avant son passage au Sénat, les assemblées territoriales furent consultées.

En ce qui concerne le présent projet, il pourrait certes être objecté qu'il se présente comme une modification d'une loi antérieure déjà applicable dans les territoires d'outre-mer. Or, le Conseil d'Etat (27 janvier 1984, Assemblée : ordre des avocats de la Polynésie française et autre) admet l'application immédiate dans ces territoires de dispositions législatives nouvelles qui ne font que modifier une législation déjà applicable, alors même que le texte modificatif n'a pas fait l'objet d'une demande d'avis. Mais il s'agit, comme le mentionne la circulaire précitée, d'une jurisprudence "critiquée".

En effet, l'article 74 de la Constitution impose la consultation préalable des assemblées territoriales intéressées non seulement pour la définition de l'organisation particulière de ces territoires mais aussi pour ses modifications, quelles qu'elles soient.

Le Conseil constitutionnel semble interpréter cet article de façon plus stricte que le Conseil d'Etat : saisi, par exemple, de la loi modifiant la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication, il n'a en aucune façon considéré que cette loi, modificative d'une loi déjà applicable en Polynésie française, pourrait s'appliquer *ipso facto* dans ce territoire ; il a au contraire rappelé la nécessité d'une consultation de l'assemblée territoriale et s'est prononcé sur le caractère préalable de la consultation.

En tout état de cause, il paraît difficile d'admettre que, pour le moins, des modifications d'une certaine ampleur d'une législation antérieure puissent être applicables sans consultation préalable. Le présent projet, s'il respecte les principes posés par la loi de 1983, constitue une large extension du champ de la répression en matière de pollution marine et aurait pu être présenté comme un texte autonome.

Ainsi, en l'occurrence, une consultation préalable des assemblées territoriales s'impose certainement, comme vient de le reconnaître le gouvernement, à la suite des sollicitations de votre rapporteur, en saisissant ces instances d'une demande d'avis.

Si ladite consultation est bien engagée désormais, les avis ne sont pas encore connus. A ce stade de l'examen du projet de loi, votre commission se doit donc de proposer un amendement

supprimant la disposition rendant la loi applicable dans les territoires d'outre-mer.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

#### *Article 9*

**Date d'entrée en vigueur du dispositif sanctionnant les infractions à la règle 7 de l'annexe III**

Ainsi qu'il l'a été indiqué précédemment, l'annexe III de la convention Marpol n'est pas encore entrée en vigueur.

Cependant, l'entrée en vigueur de cette annexe facultative, ratifiée par la France, devrait intervenir dans un avenir proche.

C'est pourquoi l'article 4 du présent projet tend à insérer un article 5 bis dans la loi de 1983 afin d'adapter dès à présent notre droit pour réprimer les infractions à la règle 7 de l'annexe III relative au jet de substances nuisibles transportées en colis.

Le présent article prévoit donc que les dispositions de l'article 5 bis de la loi de 1983 ne prendront effet que lorsqu'entrera en vigueur l'annexe III de la convention, soit au jour de publication au *Journal officiel* de ladite annexe.

L'amendement de forme présenté à cet article tend à transférer dans le corps même de la loi de 1983 les conditions d'entrée en vigueur de l'article 5 bis de ladite loi.

Sous réserve de l'adoption de cet amendement, votre commission propose d'adopter cet article.

## TABLEAU COMPARATIF

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures</p>	<p>Article premier.</p> <p>Le titre de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures est modifié comme suit :</p> <p>"Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les navires".</p>	<p>Article premier.</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>"Loi... ...pollution par les navires".</p>
<p>Article premier.</p>	<p>Art. 2.</p> <p>La loi du 5 juillet 1983 précitée est complétée par un article 4 bis et un article 4 ter ainsi rédigés :</p> <p>"Art. 4 bis. Sera puni des peines prévues à l'article premier tout capitaine d'un navire français, soumis aux dispositions de l'annexe II de la convention susmentionnée, transportant en vrac des substances liquides nocives, telles que définies au 1 de la règle 3 de ladite annexe, qui se sera rendu coupable d'infractions aux dispositions des 1, 2, 7, 8 et 9 de la règle 5 de ladite annexe relatives aux interdictions des rejets - définis au 3 de l'article 2 de la convention - de substances liquides nocives."</p>	<p>Art. 2.</p> <p>Sans modification</p>
<p>navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ;</p>		

**Texte de référence**

- navires autres que navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention, relatives aux interdictions de rejets d'hydrocarbures, tels que définis au 3 de l'article 2 de ladite convention.

Les pénalités prévues au présent article sont applicables au responsable à bord de l'exploitation des plates-formes immatriculées en France pour les rejets en mer effectués en infraction aux règles 9 et 10 de l'annexe I de cette convention.

**Art. 2.**

Sera puni d'une amende de 30.000 F à 300.000 F et d'un emprisonnement de quinze jours à un an, ou de l'une de ces deux peines, et, en cas de récidive, du double de cette amende et d'un emprisonnement de un à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de la convention susmentionnée et appartenant aux catégories suivantes :

- navires-citernes d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux ;

- navires autres que navires-citernes, d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux et dont la machine propulsive a une puissance installée supérieure à 150 kilowatts, qui aura commis les infractions prévues à l'article 1er ci-dessus.

**Texte du projet de loi**

"Art. 4 ter. Sera puni des peines prévues à l'article 2 tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de l'annexe II de la convention susmentionnée, transportant en vrac des substances liquides nocives, telles que définies à ladite annexe, au 1 de la règle 3, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des 3, 4, 6 et 11 de la règle 5 de ladite annexe relatives aux interdictions des rejets - définis au 3 de l'article 2 de la convention - de substances liquides nocives."

**Propositions de la commission**

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
Art. 5.	Art. 3.	Art. 3.
Seront punis, selon le cas, des peines prévues aux articles 1er, 2 et 4 ci-dessus, les capitaines ou responsables à bord de navires français soumis à la convention susmentionnée ayant commis les infractions définies à l'article 1er ci-dessus dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime.	A l'article 5 de la loi du 5 juillet 1983 précitée, les mots : "... peines prévues aux articles premier, 2 et 4 ci-dessus...", sont remplacés par les mots : "... peines prévues aux articles premier, 2, 4, 4 bis et 4 ter ci-dessus..." et les mots : "infractions définies à l'article premier ci-dessus..." sont remplacés par les mots : "...infractions définies aux articles premier, 4 bis et 4 ter ci-dessus...".	<i>Dans l'article 5 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée, les mots...</i>  <i>...4 ter ci-dessus et 5 bis et 5 bis-1 ci-après" et les mots : "infractions...</i>  <i>... articles premier, 4 bis et 4 ter ci-dessus et 5 bis et 5 bis-1 ci-après".</i>
Art. 4.	Art. 4.	Art. 4.
Sera puni d'une amende de 1.000 F à 15.000 F et, en cas de récidive, du double de cette peine et d'un emprisonnement de huit jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou responsable à bord d'un navire français soumis aux dispositions de la convention susmentionnée n'appartenant pas aux catégories de navires définis aux articles 1er et 2 qui aura commis les infractions prévues à l'article 1er.	Il est ajouté un article 5 bis à la loi du 5 juillet 1983 précitée ainsi rédigé :  "Art. 5 bis. Sera puni des peines prévues à l'article 4 tout capitaine d'un navire français qui aura jeté à la mer des substances nuisibles transportées en colis ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes, en infraction aux dispositions de la règle 7 de l'annexe III de la convention."	Sans modification
		<i>Art. additionnel après l'article 4.</i>  <i>Dans la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée, il est inséré un article 5 bis-1 ainsi rédigé :</i>  <i>"Art. 5 bis-1.- Sera puni des peines prévues à l'article 2 tout capitaine ou responsable à bord d'un navire français soumis aux dispositions de la convention précitée qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V de la convention, relatives aux interdictions de rejets, au sens du 3 de l'article 2 de la convention, d'ordures, telles que définies au 1 de la règle 1 de ladite annexe".</i>

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
—	Art. 5.	Art. 5.
—	Il est ajouté un article 5 <i>ter</i> à la loi du 5 juillet 1983 ainsi rédigé :	Alinéa sans modification
—	<i>"Art. 5 ter.</i> Tout capitaine de navire français, auquel est survenu un des événements mentionnés par le protocole I de la convention susmentionnée ou toute autre personne ayant charge du navire, au sens de l'article premier de ce protocole, qui n'aura pas établi et transmis un rapport conformément aux dispositions dudit protocole, sera puni d'une amende de 30 000 F à 300 000 F et d'un emprisonnement de 15 jours à 1 an, ou de l'une de ces deux peines seulement."	<i>"Art. 5 ter.</i> Tout... ...est. survenu, en mer ou dans les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, un des événements...
Art. 7.	Art. 6.	Art. 6.
Dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République, les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, les dispositions de la présente loi s'appliquent, dans les conditions prévues aux articles 1er, 2, 4 et 5, aux navires et plates-formes étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un Gouvernement non partie à la convention susmentionnée.	L'article 7 de la loi du 5 juillet 1983 précitée est modifié comme suit :	Alinéa sans modification
Toutefois, seules les peines d'amendes prévues aux articles 1er, 2 et 4 pourront être prononcées lorsque l'infraction a eu lieu dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République.	Au premier alinéa, les mots : "... conditions prévues aux articles premier, 2, 4 et 5 ...", sont remplacés par les mots : "... conditions prévues aux articles premier, 2, 4, 4 bis, 4 ter, 5, 5 bis et 5 ter...".	Au premier...  ...5 bis, 5 bis-1 et 5 ter."
	Au deuxième alinéa, les mots : "... peines d'amende prévues aux articles premier, 2 et 4...", sont remplacés par les mots : "... peines d'amende prévues aux articles premier, 2, 4, 4 bis, 4 ter, 5 bis et 5 ter...".	Au deuxième...  ...5 bis, 5 bis-1 et 5 ter."

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>Art. 11.</p>	<p>Art. 7.</p>	<p>Art. 7.</p>
<p>Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, qui exercent leurs pouvoirs conformément aux dispositions du code de procédure pénale, sont habilités à constater les infractions aux dispositions des règles 9, 10 et 20 de l'annexe I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires susmentionnée, les infractions aux dispositions de la présente loi ainsi que les infractions aux dispositions réglementaires qui seront prises pour son application :</p>	<p>L'article 11 de la loi du 5 juillet 1983 précitée est complété comme suit :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>- les administrateurs des affaires maritimes ;</li><li>- les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;</li><li>- les inspecteurs de la navigation et du travail maritime ;</li><li>- les inspecteurs mécaniciens ;</li><li>- les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;</li><li>- les contrôleurs des affaires maritimes (branche technique) ;</li><li>- les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;</li><li>- les fonctionnaires et agents assermentés et commissionnés des services maritimes et des ports autonomes ;</li><li>- les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés au service des mines des circonscriptions minéralogiques intéressées ;</li><li>- les officiers de port et officiers de port adjoints ;</li><li>- les agents des douanes, et à l'étranger, les consuls de France, à l'exclusion des agents consulaires.</li></ul>	<p>Au premier alinéa, après les mots : "... aux dispositions des règles 9, 10 et 20 de l'annexe I", sont ajoutés les mots : ", de la règle 5 de l'annexe II, de la règle 7 de l'annexe III et du protocole I..."</p>	<p>Au premier...</p> <p>...annexe III, des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V et du protocole I..."</p>

**Texte de référence**

En outre, les infractions aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention ci-dessus mentionnée peuvent être constatées par les commandants des bâtiments de la marine nationale et par les commandants des aéronefs militaires.

Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte soit à un officier de police judiciaire exerçant ses pouvoirs conformément aux dispositions du code de procédure pénale, soit à un administrateur des affaires maritimes :

- les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;
- les commandants de bord des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;
- les agents du service des phares et balises ;
- les agents de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, et les agents de la police de la pêche fluviale.

**Texte du projet de loi**

Au deuxième alinéa, après les mots : "... les infractions aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I", sont ajoutés les mots : ", de la règle 5 de l'annexe II et de la règle 7 de l'annexe III...".

**Art. 8.**

La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.

**Propositions de la commission**

Au deuxième...

...annexe II, de la règle 7 de l'annexe III et des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V...".

**Art. 8.**

La...  
...applicable à la collectivité territoriale de Mayotte.

Texte de référence	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
Art. 17.	Art. 9.	Art. 9.
<p>La présente loi entrera en vigueur le jour de l'entrée en vigueur pour la France de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978.</p>	<p>Les dispositions de l'article 5 bis de la loi du 5 juillet 1983 précitée prendront effet le jour de la publication au Journal officiel de la République française de l'annexe III de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978.</p>	<p>L'article 17 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 précitée est ainsi rédigé :</p>
<p>La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.</p>		<p>"Art. 17.- L'article 5 bis de la présente loi entrera en vigueur le jour de la publication au Journal officiel de la République...</p>
		...17
		février 1978".

## ANNEXES

### 1. - ARTICLES 2 ET 8 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE LONDRES DU 2 NOVEMBRE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

#### 1<sup>o</sup> Article 2 de la Convention.

##### *Définitions.*

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire :

1. « Règles » désigne les règles figurant en annexe à la présente Convention.
2. « Substance nuisible » désigne toute substance 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 marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention.
  3. a) « Rejet », lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange.
    - b) « Rejet » ne couvre pas :
      - i. l'immersion au sens de la Convention sur la prévention de la pollution marine causée par l'immersion de déchets et autres matières faite à Londres le 13 novembre 1972 ;
      - ii. ni les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans ;
      - iii. ni les déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution.
4. « Navire » désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.
5. « Autorité » désigne le Gouvernement de l'Etat qui exerce son autorité sur le navire. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat, l'Autorité est le Gouvernement de cet Etat. Dans le cas des plates-formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation du fond des mers et du sous-sol adjacent aux côtes sur lesquelles l'Etat riverain a des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de leurs ressources naturelles, l'Autorité est le Gouvernement de l'Etat riverain intéressé.
6. « Evénement » désigne un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance.
7. « Organisation » désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

**2<sup>e</sup> Article 8 de la Convention (paragraphe 1).**

*Rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner  
le rejet de substances nuisibles.*

1. En cas d'événement, il est fait rapport sans retard et, dans toute la mesure du possible, conformément aux dispositions du Protocole I de la présente Convention.

**II. - PROTOCOLE N° I DE LA CONVENTION DU 2 NOVEMBRE 1973 :  
DISPOSITIONS CONCERNANT L'ENVOI DE RAPPORTS  
SUR LES ÉVÉNEMENTS ENTRAÎNANT OU POUVANT ENTRAÎNER  
LE REJET DE SUBSTANCES NUISIBLES  
(En application de l'article 8 de la Convention.)**

**Article premier.**

*Obligation d'établir un rapport.*

1. Le capitaine d'un navire auquel est survenu un des événements visés à l'article III du présent Protocole, ou toute autre personne ayant charge du navire, fait rapport sans retard sur les circonstances de l'événement, conformément aux dispositions du présent Protocole, avec tous les détails possibles.

2. En cas d'abandon du navire mentionné au paragraphe 1 du présent article, ou lorsque le rapport de ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affrèteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire, ou leurs agents, doivent, dans toute la mesure du possible, assumer les obligations qui incombent au capitaine aux termes des dispositions du présent Protocole.

**Article II.**

*Procédure applicable à l'envoi de rapports.*

1. Chaque rapport est transmis par radio chaque fois que cela est possible, mais en tout cas par les voies les plus rapides dont on dispose au moment de l'événement. Il est attribué aux rapports transmis par radio le plus haut degré de priorité possible.

2. Les rapports sont adressés au fonctionnaire ou à l'organisme compétent spécifié au paragraphe 2, alinéa a), de l'article 8 de la Convention.

**Article III.**

*Date d'envoi des rapports.*

Un rapport est établi chaque fois qu'un événement entraîne :

- a) un rejet autre que les rejets autorisés par la présente Convention ou
- b) un rejet autorisé aux termes des dispositions de la présente Convention du fait :
  - i. qu'il vise à assurer la sécurité d'un navire ou à sauvegarder des vies humaines en mer ou
  - ii. qu'il résulte d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ou

- c) un rejet d'une substance nuisible visant à combattre un cas particulier de pollution ou effectué aux fins de recherches scientifiques légitimes sur la réduction ou le contrôle de la pollution ou
- d) d'une probabilité de rejets visés aux alinéas a), b) ou c) du présent article.

#### Article IV.

##### *Nature du rapport.*

#### 1. Chaque rapport donne en règle générale :

- a) l'identité du navire ;
- b) l'heure et la date de l'événement ;
- c) la position géographique du navire au moment de l'événement ;
- d) l'état du vent et de la mer au moment de l'événement ;
- e) les détails pertinents sur l'état du navire.

#### 2. Chaque rapport donne, en particulier :

- a) des renseignements détaillés sur la nature des substances nuisibles en cause, y compris, si possible, leur appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne devrait pas être utilisée à la place de l'appellation technique exacte) ;
- b) la quantité exacte ou approximative, la concentration ainsi que l'état probable des substances nuisibles rejetées ou susceptibles d'être rejetées à la mer ;
- c) le cas échéant, la description de l'emballage et des marques d'identification et,
- d) si possible, le nom de l'expéditeur, du destinataire ou du fabricant.

3. Chaque rapport indique clairement si la substance nuisible rejetée ou susceptible d'être rejetée est un hydrocarbure, une substance nocive à l'état liquide, une substance nocive à l'état solide ou une substance nocive à l'état gazeux et si cette substance était ou est transportée en vrac ou en colis, dans des conteneurs, des citernes mobiles ou des camions-citernes et wagons-citernes.

4. Chaque rapport doit être complété, s'il y a lieu, par tout autre renseignement pertinent qui est demandé par l'une des personnes auxquelles le rapport est adressé ou que l'auteur du rapport juge approprié.

#### Article V.

##### *Rapport complémentaire.*

Toute personne qui se trouve dans l'obligation d'envoyer un rapport en vertu des dispositions du présent protocole doit, dans la mesure du possible :

- a) compléter le rapport initial, s'il y a lieu, par des renseignements sur l'évolution de la situation ;
- b) accéder dans toute la mesure du possible aux demandes de renseignements complémentaires émanant des Etats touchés par l'événement.

**III - ANNEXE II DE LA CONVENTION DU 2 NOVEMBRE 1973 :  
RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION  
PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTÉES EN VRAC (EXTRAITS)**

**Règle 1.**

*Définitions.*

Aux fins de la présente annexe :

.....

7. « Zone spéciale » désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues liées à sa situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les substances liquides nocives.

Les zones spéciales sont :

- a) la zone de la mer Baltique et
- b) la zone de la mer Noire.

.....

**Règle 3.**

*Classement en catégories et liste des substances liquides nocives.*

1. Aux fins des règles de la présente annexe, à l'exception de la règle 13, les substances liquides nocives sont divisées en quatre catégories, comme suit :

a) catégorie A : substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque grave pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent sérieusement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en œuvre de mesures rigoureuses de lutte contre la pollution ;

b) catégorie B : substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en œuvre de mesures particulières de lutte contre la pollution ;

c) catégorie C : substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un faible risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent quelque peu à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence des conditions d'exploitation particulières ;

d) catégorie D : substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque discernable pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent très légèrement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence certaines précautions en ce qui concerne les conditions d'exploitation.

.....

3. La liste des substances liquides nocives, transportées en vrac et actuellement classées en catégories, qui sont soumises aux dispositions de la présente annexe figure à l'appendice II de la présente annexe.

.....

#### Règle 5.

##### *Rejet de substances liquides nocives.*

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

Sous réserve des dispositions de la règle 6 de la présente annexe :

1. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances. Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à la concentration résiduelle prescrite pour cette substance dans la colonne III de l'appendice II de la présente annexe et jusqu'à ce que la citerne soit vide. A condition d'être ensuite dilués par addition d'un volume d'eau au moins égal à 5 % du volume total de la citerne, les résidus demeurant dans la citerne peuvent être rejetés à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires ;

b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et

c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

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

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires ;

b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci ;

c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes : 1 mètre cube ou 1/3 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne ;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

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

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires ;

b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet

de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser dix parts par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci :

c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes : 3 mètres cubes ou 1/1 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne ;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

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

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires ;

b) la concentration du mélange ne dépasse pas une part de substance pour 10 parts d'eau et

c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche.

5. Une méthode de ventilation approuvée par l'Autorité peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus des cargaisons. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'Organisation. S'il est nécessaire de procéder à un nettoyage ultérieur de la citerne, le rejet à la mer des eaux de nettoyage de la citerne doit être conforme aux paragraphes 1, 2, 3 ou 4 de la présente règle, suivant le cas.

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

#### Substances des catégories A, B et C à l'intérieur des zones spéciales.

Sous réserve des dispositions de la règle 6 de la présente annexe :

7. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances. Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception mise en place par les Etats riverains de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 7 de la présente annexe, jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à la concentration résiduelle prescrite pour cette substance dans la colonne IV de l'appendice II de la présente annexe et jusqu'à ce que la citerne soit vide. A condition d'être ensuite dilués par addition d'un volume d'eau au moins égal à 5 % du volume total de la citerne, les résidus demeurant dans la citerne peuvent être rejetés à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies :

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires ;

b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer et

c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

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

a) la citerne a été nettoyée après déchargement au moyen d'un volume d'eau au moins égal à 0,5 % du volume total de la citerne et les résidus ainsi obtenus ont été rejetés dans une installation de réception jusqu'à ce que la citerne soit vide ;

b) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires ;

c) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet et le nettoyage sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire à l'arrière de celui-ci ;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

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

a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires ;

b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci ;

c) la quantité maximale de cargaison rejetée à la mer de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes : 1 mètre cube ou 1/3 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne ;

d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et

e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

10. Une méthode de ventilation approuvée par l'Autorité peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus de cargaison. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'Organisation. S'il est nécessaire de procéder à un nettoyage ultérieur de la citerne, le rejet à la mer des eaux de nettoyage de la citerne doit être conforme aux paragraphes 7, 8 ou 9 de la présente règle, suivant le cas.

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

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

13. a) Les gouvernements des parties à la convention riverains de toute zone spéciale fixent, d'un commun accord, la date à laquelle les dispositions de la règle 7, paragraphe 1 de la présente annexe seront satisfaites, cette date constituant la date d'entrée en vigueur des dispositions des paragraphes 7, 8, 9 et 10 de la présente règle en ce qui concerne la zone en question. Ils la communiquent à l'Organisation au moins six mois à l'avance. L'Organisation notifie alors la date ainsi fixée à toutes les parties ;

b) Si la date de l'entrée en vigueur de la présente convention est antérieure à la date fixée en application de l'alinéa a) du présent paragraphe, les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle sont appliquées pendant la période intérimaire.

Règle 6.

*Exceptions.*

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

a) au rejet à la mer des substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances nécessaire pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer ;

b) au rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ;

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ou

c) au rejet à la mer de substances liquides nocives approuvées par l'Autorité, ou de mélanges contenant de telles substances, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel ce rejet devrait selon toute prévision intervenir.

**IV. - ANNEXE III DE LA CONVENTION DU 2 NOVEMBRE 1973 :  
RÈGLES RELATIVES A LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION  
PAR LES SUBSTANCES NUISIBLES TRANSPORTÉES PAR MER EN COLIS,  
OU DANS DES CONTENEURS, DES CITERNES MOBILES, DES CAMIONS-CITERNES  
OU DES WAGONS-CITERNES (EXTRAITS)**

Règle 1.

*Champ d'application.*

1. Sauf disposition expresse contraire, les règles de la présente annexe s'appliquent à tous les navires transportant des substances nuisibles en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes.

2. Ce transport de substances nuisibles est interdit sauf s'il est effectué conformément aux dispositions de la présente annexe.

.....

4. Aux fins de la présente annexe, les récipients vides, les conteneurs, les citernes mobiles, les camions-citernes et les wagons-citernes qui ont déjà servi au transport de substances nuisibles sont eux-mêmes traités comme des substances nuisibles, à moins que des précautions suffisantes n'aient été prises pour s'assurer qu'ils ne contiennent aucun résidu dangereux pour le milieu marin.

Règle 2.

*Emballage.*

Les emballages, les conteneurs, les citernes mobiles, les camions-citernes et les wagons-citernes doivent être de nature à réduire au maximum les risques encourus par le milieu marin, eu égard à leur contenu spécifique.

Règle 3.

*Marquage et étiquetage.*

Chaque colis, qu'il soit expédié individuellement, en unités ou en conteneurs, chaque conteneur, chaque citerne mobile, camion-citerne ou wagon-citerne contenant une substance nuisible sont marqués de façon durable de l'appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne devrait pas être utilisée à la place de l'appellation technique exacte) et portent en outre une étiquette ou une marque au pochoir distinctive indiquant que le contenu est nuisible. Cette identification est complétée si possible par tout autre moyen, par exemple en indiquant le numéro de référence des Nations unies.

Règle 4.

*Documents.*

1. Dans tous les documents relatifs au transport par mer de substances nuisibles où il est fait mention de ces substances, on utilise l'appellation technique exacte de la substance (et non l'appellation commerciale).

2. Les documents d'expédition fournis par le chargeur comprennent un certificat ou une déclaration attestant que le chargement présenté aux fins du transport est convenablement emballé, marqué et étiqueté et dans un état propre à réduire au maximum les risques que son transport présente pour le milieu marin.

3. Tout navire qui transporte des substances nuisibles doit être porteur d'une liste ou d'un manifeste spécial mentionnant les substances nuisibles embarquées et leur emplacement. Au lieu et place de cette liste ou de ce manifeste, on peut utiliser un plan d'arrimage détaillé indiquant l'emplacement de toutes les substances nuisibles à bord. Des copies de ces documents sont également conservées à terre par l'armateur du navire ou son mandataire jusqu'à ce que les substances nuisibles aient été déchargées.

4. Lorsque le navire est porteur d'une liste, d'un manifeste spécial ou d'un plan d'arrimage détaillé, conformément aux dispositions en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer relatives au transport des marchandises dangereuses, les documents exigés aux fins de la présente annexe peuvent être combinés avec les documents relatifs aux marchandises dangereuses. Lorsque les documents sont combinés, il est établi une nette distinction entre les marchandises dangereuses et les substances nuisibles.

Règle 5.

*Arrimage.*

Les substances nuisibles sont convenablement arrimées et assujetties de manière à réduire au maximum les risques qu'elles présentent pour le milieu marin, sans porter atteinte à la sécurité du navire et des personnes à bord.

Règle 6.

*Limites quantitatives.*

Il peut être nécessaire, pour des raisons scientifiques et techniques valables, d'interdire le transport de certaines substances nuisibles qui sont très dangereuses pour le milieu marin ou de limiter la quantité de ces substances que peut transporter un même navire. En fixant ces limites, il convient de tenir dûment compte des dimensions, de la construction et de l'équipement du navire, ainsi que de l'emballage et des propriétés intrinsèques de chaque substance.

**Règle 7.**

*Exceptions.*

1. Le jet à la mer de substances nuisibles transportées en colis, en conteneurs, en citernes mobiles, en camions-citernes ou en wagons-citernes est interdit, sauf s'il est nécessaire pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer.

2. Sous réserve des dispositions de la présente convention, des mesures appropriées sont prises en fonction des propriétés physiques, chimiques et biologiques des substances nuisibles, pour réglementer le rejet à la mer des eaux de nettoyage des fuites, à condition que l'application de ces mesures ne compromette pas la sécurité du navire et des personnes à bord.

.....

**V. - ANNEXE V DE LA CONVENTION DU 2 NOVEMBRE 1973 :  
RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION  
PAR LES ORDURES DES NAVIRES (EXTRAITS)**

**Règle 1.**

*Définitions.*

Aux fins de la présente annexe :

1. « Ordures » désigne toutes sortes de rebuts, de déchets domestiques ou provenant de l'exploitation normale du navire, à l'exception du poisson frais entier ou non, et dont il peut être nécessaire de se débarrasser de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans les autres annexes de la présente convention.

.....

3. « Zone spéciale » désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les ordures. Au nombre des zones spéciales figurent celles énumérées à la règle 5 de la présente annexe.

**Règle 2.**

*Champ d'application.*

Les dispositions de la présente annexe s'appliquent à tous les navires.

**Règle 3.**

*Evacuation des ordures hors des zones spéciales.*

1. Sous réserve des dispositions des règles 4, 5 et 6 de la présente annexe :

a) l'évacuation, dans la mer de tous les objets en matière plastique, y compris notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique ainsi que les sacs à ordures en matière plastique, est interdite ;

b) l'évacuation dans la mer des ordures suivantes se fait aussi loin que possible de la terre la plus proche ; elle est interdite en tout cas si la terre la plus proche est à moins :

i) de 25 milles marins, en ce qui concerne le fardage et les matériaux de revêtement et d'emballage qui flotteraient ;

ii) de 12 milles marins, en ce qui concerne les déchets alimentaires et toutes les autres ordures, y compris les papiers, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine et les rebuts de même nature ;

c) l'évacuation dans la mer des ordures indiqués à l'alinéa b) ii) de la présente règle peut être autorisée après leur passage dans un broyeur ou un concasseur et être effectuée aussi loin que possible de la terre la plus proche ; elle est interdite, en tout cas, si la terre la plus proche se trouve à moins de 3 milles marins. Les ordures ainsi broyées ou concassées doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 millimètres.

2. Lorsque les ordures sont mêlées à d'autres rebuts dont l'évacuation ou le rejet sont soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses sont applicables.

#### Règle 4.

##### *Prescriptions spéciales pour l'évacuation des ordures.*

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit aux plates-formes fixes ou flottantes qui explorent, exploitent ou traitent au large les ressources minérales du fond des mers et des océans, ainsi qu'à tous les autres navires se trouvant à côté ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes, d'évacuer les matériaux visés par la présente annexe.

2. L'évacuation dans la mer des déchets alimentaires par lesdites plates-formes fixes ou flottantes situées à plus de 12 milles marins de la terre et par tous les autres navires se trouvant à côté ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes est autorisée lorsque ces déchets sont passés dans un broyeur ou un concasseur. Les déchets alimentaires ainsi broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 millimètres.

#### Règle 5.

##### *Evacuation des ordures dans les zones spéciales.*

1. Aux fins de la présente annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge et la « zone des golfes », qui sont définies comme suit :

a) par zone de la mer Méditerranée, on entend la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la mer Noire par le parallèle 41° N, et limitée à l'Ouest, dans le détroit de Gibraltar, par le méridien 5° 36' W ;

b) par zone de la mer Baltique, on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimités par le parallèle de Skagen dans le Skagerrak (57° 44,8' N) ;

c) par zone de la mer Noire, on entend la mer Noire proprement dite, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41° N ;

d) par zone de la mer Rouge, on entend la mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Akaba, limitée au Sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12° 8,5' N, 43° 19,6' E) et Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E) ;

e) par « zone des golfes », on entend la zone maritime située au Nord-Ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22° 30' N, 59° 48' E) et Ras Al Fasteh (25° 4' N, 61° 25' E).

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

a) il est interdit d'évacuer dans la mer :

i) tous les objets en matière plastique, y compris notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique ainsi que les sacs à ordures en matière plastique et

ii) toutes les autres ordures, y compris les objets en papier, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine, le fardage et les matériaux de revêtement et d'emballage ;

b) l'évacuation dans la mer des déchets alimentaires se fait le plus loin possible de la côte, et en aucun cas à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche.

3. Lorsque les ordures sont mêlées à d'autres rebuts dont l'évacuation ou le rejet sont soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses sont applicables.

4. Installations de réception dans les zones spéciales :

a) les Gouvernements des parties à la convention riverains d'une zone spéciale s'engagent à faire mettre en place dès que possible dans tous les ports de la zone spéciale des installations de réception adéquates, conformément aux dispositions de la règle 7 de la présente annexe et compte tenu des besoins spéciaux des navires opérant dans ces zones ;

b) les Gouvernements des parties intéressées doivent notifier à l'Organisation les mesures qu'ils ont prises en application de l'alinéa a) de la présente règle. Quand elle a reçu un nombre suffisant de ces notifications, l'Organisation fixe la date à laquelle entrent en vigueur les dispositions de la présente règle qui concernent la zone en question. L'Organisation notifie à toutes les parties, douze mois au moins à l'avance, la date ainsi fixée ;

c) à compter de cette date, les navires faisant également escale dans des ports des zones spéciales visités où les installations requises ne sont pas encore disponibles doivent se conformer à toutes les dispositions de la présente règle.

Règle 6.

*Exceptions.*

Les règles 3, 4 et 5 de la présente annexe ne s'appliquent pas :

a) à l'évacuation d'ordures effectuée par un navire pour assurer sa propre sécurité et celle des personnes qui se trouvent à bord ou sauver des vies humaines en mer ;

b) au déversement d'ordures résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement si toutes les précautions raisonnables ont été prises avant et après l'avarie pour empêcher ou réduire ce déversement ou

c) à la perte accidentelle de filets de pêche en fibre synthétique ou de matériaux synthétiques utilisés pour réparer lesdits filets, si toutes les précautions raisonnables ont été prises pour empêcher cette perte.

.....