

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 novembre 1978.

## 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 portant modification de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 sur la **pollution de la mer** par les hydrocarbures,*

**(Urgence déclarée.)**

Par M. Jean-Marie GIRAULT,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Léon Jozeau-Marigné, président ; Marcel Champeix, Baudouin de Hauteclocque, Louis Virapoullé, Yves Estève, vice-présidents ; Charles Lederman, Pierre Salvi, Charles de Cuttoli, secrétaires ; Armand Bastit Saint-Martin, Roger Boileau, Philippe de Bourgoing, Pierre Carous, Lionel Cherrier, Félix Ciccolini, Étienne Dally, Georges Dayan, Jacques Eberhard, Henri Fréville, Jean Geoffroy, François Giacobbi, Michel Giraud, Jean-Marie Girault, Paul Girod, Pierre Jourdan, Jacques Larché, Pierre Marilhac, Jean Nayrou, Jean Ooghe, Guy Petit, Hubert Peyrou, Paul Pillet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Roger Romani, Marcel Rudloff, Pierre Schiélé, Franck Sérusclat, Edgar Tailhades, Jacques Thyraud, Lionel de Tinguy.

Voir le numéro :

Sénat : 53 (1978-1979).

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages.</u>
<b>Rappel des principales mesures prises après la catastrophe de l'Amoco Cadiz.</b>	<b>3</b>
<b>Rappel des principales dispositions de la Convention de Londres.....</b>	<b>3</b>
<b>Délits de pollution marine constatés au cours des dernières années.....</b>	<b>4</b>
<b>Contenu du projet de loi et aggravation des peines.....</b>	<b>5</b>
<b>Examen des articles.....</b>	<b>6</b>
<b>Tableau comparatif .....</b>	<b>11</b>
<b>Amendements présentés par la commission.....</b>	<b>15</b>
<b>Texte de la Convention de Londres du 12 mai 1954 .....</b>	<b>19</b>

---

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi, ainsi que celui qui tend à réprimer les infractions aux règles de la circulation maritime au large de nos côtes est un des volets de la politique gouvernementale de lutte contre la pollution marine, menée depuis le naufrage de l'*Amoco Cadiz*. En créant une commission d'enquête qui a formulé des propositions précises, en organisant un débat le 31 octobre dernier, le Sénat a marqué sa volonté de voir prises les mesures susceptibles d'éviter le renouvellement d'une telle catastrophe. D'ores et déjà, le Gouvernement a pris un certain nombre de décisions, les moyens financiers correspondant s'élevant à 190 millions de francs dans le budget de 1979. C'est ainsi que les trois centres de surveillance de Gris-Nez, Jobourg et Ouessant seront dotés des équipements nécessaires, qu'un puissant remorqueur de haute mer a été loué à une compagnie privée, qu'une équipe d'intervention a été constituée et entraînée et qu'une nouvelle instruction Polmar a été publiée au *Journal officiel* le 14 octobre dernier. Celle-ci confie au préfet maritime la responsabilité du déclenchement du plan Polmar et des opérations de lutte en mer et au préfet civil la responsabilité du déclenchement éventuel du plan Polmar pour la lutte à terre. En outre, des règles de navigation plus strictes ont été établies.

Même si ces mesures sont positives, il est regrettable que l'on n'ait pas cru devoir abattre un certain nombre de cloisonnements administratifs qui nuisent à une action rapide. Il est également dommage qu'aucune décision définitive n'ait été prise quant à la construction d'un puissant remorqueur de haute mer et que, sur un autre plan, les effectifs des inspecteurs de la marine marchande, chargés de vérifier l'application des règles de sécurité n'aient pas été augmentés. La prévention doit être le premier objectif recherché. D'une certaine façon, le texte qui nous est soumis devrait y contribuer, la peur du gendarme permettant souvent de prévenir des comportements condamnables.

Le projet de loi a pour objet de modifier certaines dispositions de la loi du 26 décembre 1964. Celle-ci, qui a déjà été modifiée par une loi du 16 mai 1973, a pour objet de réprimer la pollution de la mer par les hydrocarbures. Elle contient les mesures d'application interne de la Convention de Londres du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer, modifiée par des amendements entrés en vigueur en décembre 1967 et janvier 1978. En application de l'article 3 de la Convention, tout rejet d'hydrocar-

bures est interdit à tout navire soumis à la convention, à moins qu'il ne s'agisse de très petites quantités largement dispersées à la surface des eaux. Toutefois, le rejet du lest d'une citerne nettoyée depuis le transport de sa dernière cargaison est autorisé si les effluents ne laissent, dans des eaux calmes, aucune trace apparente d'hydrocarbures à la surface de ces eaux.

L'article 4 de la même convention prévoit deux dérogations importantes aux règles fixées par l'article 3 ; celui-ci ne s'applique pas lorsqu'il s'agit :

— du rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, pour éviter une avarie au navire ou à la cargaison, ou sauver des vies humaines en mer ;

— du rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire ce rejet.

D'après les renseignements fournis par le Ministère des Transports, le nombre des délits de pollution constatés était de :

- 23 en 1973 ;
- 31 en 1974 ;
- 19 en 1975 ;
- 45 en 1976 ;
- 70 en 1977.

Au 30 octobre 1978, pour 56 délits instruits en France de 1968 à 1978, 8 avaient été sanctionnés de peines d'amende ou de prison, 17 avaient été classés sans suite ou été l'objet d'une relaxe ou d'un non-lieu, 31 dossiers étant encore en instance. Par ailleurs, toujours entre 1968 et 1978, 28 condamnations ont été prononcées par les autorités étrangères.

Sur les soixante-dix délits constatés en 1977 :

— quarante-neuf affaires ont été transmises par le canal du Ministère des Affaires étrangères aux états du pavillon ;

— huit sont en instruction dans les tribunaux français :

— huit ont été constatées et enregistrées sur information téléx (en attente de procès-verbaux) :

— cinq ont été classées sans suite dans les quartiers.

Compte tenu des nouvelles normes de construction des navires et des procédés modernes de nettoyage, le nombre des infractions devrait d'ailleurs diminuer. Le procédé « load on top » consiste, après décantation, à évacuer en mer les eaux de ballast qui n'ont qu'une faible teneur en hydrocarbures et à transférer les résidus dans une citerne spéciale ; celle-ci est ultérieurement utilisée pour

un chargement de cargaison en complément, d'où le nom du procédé ; au moment du déchargement, cette citerne est souvent évacuée la première et les produits qu'elle contient font l'objet d'un traitement spécial dans la raffinerie. Par ailleurs, le protocole de février 1978 a retenu le procédé de lavage au brut, qui peut s'effectuer au cours du déchargement et s'achève aussitôt après celui-ci. Ainsi, les « dégazages » en mer devraient être de moins en moins fréquents. C'est d'ailleurs pour cela qu'il importe de sanctionner plus sévèrement ceux qui persistent dans cette voie.

La loi du 16 mai 1973 avait déjà aggravé les peines sanctionnant les infractions à la Convention de Londres, en multipliant par cinq le montant des amendes et en augmentant sensiblement la durée des peines d'emprisonnement applicables aux capitaines des navires citernes. Pour les capitaines des autres navires, elle prévoyait des sanctions moins sévères (amendes de 3 000 à 30 000 F et, en cas de récidive, emprisonnement de dix jours à six mois et amendes de 6 000 à 60 000 F).

Le texte qui nous est soumis va dans le même sens, quoique la sévérité des sanctions prévues soit bien plus grande, et peut-être excessive.

Le projet de loi ne se borne pas à aggraver les peines. Il prévoit également :

— la mise en cause du capitaine qui, par maladresse ou négligence, aura provoqué un rejet d'hydrocarbures ;

— la mise en cause du propriétaire ou de toute autre personne qui, pour les mêmes raisons, aura été responsable d'un rejet d'hydrocarbures.

Le déversement accidentel se trouve donc explicitement sanctionné, au même titre et dans les mêmes conditions que le rejet volontaire.

Enfin, le projet de loi prévoit l'immobilisation du navire délinquant sur décision du procureur de la République ou du juge d'instruction. Cette immobilisation peut être levée par le versement d'un cautionnement, dans les conditions prévues aux articles 142, 142-2 et 143-3 du Code de procédure pénale. Elle est déjà prévue par les lois n° 76-599 et 76-600 du 7 juillet 1976 sur les opérations d'immersion et d'incinération en mer. Il s'agit d'une sanction efficace, particulièrement adaptée lorsque l'infraction a été commise par le capitaine d'un bâtiment étranger ; il est en effet obligé de verser un cautionnement s'il veut que son navire reprenne la mer sans perte de temps.

Telles sont les grandes lignes du projet de loi qui nous est soumis ; il convient maintenant de les examiner plus en détail.

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article premier.*

Cet article tend à modifier les articles premier et 2 de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964. Il a deux objets essentiels :

— d'une part, aggraver les peines prévues par ces deux articles ;

— d'autre part, en allant au-delà des dispositions de la Convention de Londres, préciser expressément que ces peines sont applicables à la pollution accidentelle.

L'article premier de la loi du 26 décembre 1964 concerne les capitaines des bâtiments français soumis aux dispositions de la Convention de Londres du 12 mai 1954. En vertu de son article 2, la Convention de Londres s'applique à tous les navires sauf :

— aux navires citernes dont la jauge brute est inférieure à 150 tonneaux ;

— aux navires autres que les navires citernes, dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux ;

— aux navires utilisés par l'industrie de la pêche à la baleine ;

— aux navires naviguant sur les grands lacs d'Amérique du Nord ;

— enfin aux bâtiments de guerre.

Dans sa rédaction actuelle, l'article premier de la loi de 1964 a pour objet de sanctionner le rejet, volontaire ou accidentel, d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures (1).

A cet effet, sont actuellement prévues des peines d'amende de 10 000 à 100 000 F et des peines d'emprisonnement de trois mois à deux ans, ces pénalités étant doublées en cas de récidive.

Le projet de loi propose une aggravation très sensible de ces peines puisque le montant des amendes serait multiplié par cinquante et que les durées d'emprisonnement seraient multipliées par quatre pour le minimum et par 2,5 pour le maximum. Bien que le montant des amendes paraisse très élevé, votre Commission des Lois est favorable à un accroissement de la sévérité à l'égard des contrevenants.

---

(1) Au sens de la Convention de Londres, on entend par « mélange d'hydrocarbures » tout mélange dont la teneur en hydrocarbures est égale ou supérieure à 100 parties d'hydrocarbures pour 1 000 000 de parties de mélange.

Le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article premier de la loi du 26 décembre 1964 a pour objet de sanctionner explicitement la pollution accidentelle. Reprenant les dispositions de l'article 319 du Code pénal relatif à l'homicide involontaire, le texte couvre les diverses hypothèses qui peuvent se présenter : maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois et règlements. Il va au-delà des dispositions de la Convention de Londres qui, en son article 4, précisait que les dispositions de l'article 3 n'étaient pas applicables lorsque toutes les précautions raisonnables avaient été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite. En conséquence, il s'appliquera aux capitaines des bâtiments français, où qu'ils se trouvent, et aux capitaines des bâtiments étrangers, mais seulement dans la limite de nos eaux territoriales. Si, par exemple, un capitaine étranger commet une fausse manœuvre à 13 milles de nos côtes et prend ultérieurement toutes les précautions nécessaires, il ne pourra faire l'objet d'aucune poursuite.

Contrairement aux principes habituels de notre droit, le délit involontaire est sanctionné de la même façon que le délit volontaire. Mais il convient ici de souligner que :

— d'une part, la Convention de Londres ne distingue pas entre rejet volontaire et rejet involontaire ;

— d'autre part, les pollutions accidentelles sont souvent plus graves que les pollutions volontaires.

Cette disposition devrait inciter les capitaines des navires pétroliers à faire preuve de la plus grande attention dans la conduite de leurs bâtiments.

Votre commission vous propose l'adoption du texte proposé pour l'article premier de la loi de 1964, sous réserve d'un amendement tendant à reprendre, à la fin du premier alinéa, le texte actuellement en vigueur.

Quant à l'article 2 de la loi de 1964, il a pour objet de sanctionner les infractions commises par les capitaines des bâtiments français non soumis à la convention de 1954, laquelle, en son article 2, précise que « chaque gouvernement contractant fera le nécessaire pour appliquer aussi les prescriptions de la convention à ces navires ». Il s'agit essentiellement, comme il a été dit plus haut, des navires citernes de moins de 150 tonneaux et des autres navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute. Dans sa rédaction actuelle, l'article 2 de la loi de 1964 est plus explicite puisqu'il vise expressément : les navires-citernes, les navires dont la puissance installée est supérieure à un chiffre fixé par décret (200 CV), les engins portuaires, chalands et bateaux-citernes fluviaux.

Comme il le fait dans le texte proposé pour l'article premier de la loi de 1964, le projet de loi tend là aussi à la répression de la pollution accidentelle et à une aggravation des peines ; alors que l'emprisonnement n'est actuellement prévu qu'en cas de récidive, il devient ici l'une des deux branches de la sanction, avec une durée de six mois à deux ans. Le minimum des amendes est porté de 3 000 à 100 000 F et le maximum de 30 000 à 1 000 000 F (soit plus de trente fois plus) ; en cas de récidive, la peine d'emprisonnement peut atteindre trois ans.

Votre commission estime que les bâtiments de la Marine nationale doivent, comme les autres, être soumis aux dispositions de la loi. En tout état de cause, le 2° de l'article 2 de la Convention de Londres prévoit que les « gouvernements contractants s'engagent à adopter les mesures appropriées pour que... la convention soit appliquée aux navires de guerre et navires employés comme auxiliaires de la marine ». Un tel assujettissement ne devrait pas les gêner puisqu'il ne fait pas de doute qu'ils sont attachés à respecter les accords signés par la France, et notamment ceux qui concernent la lutte contre la pollution.

Sous réserve de cet amendement et d'une modification de coordination à la fin du 1<sup>er</sup> alinéa du texte proposé pour l'article 2 de la loi du 26 décembre 1964, votre commission vous propose d'adopter cet article.

#### *Article 2.*

Partant de la même idée que celle qui est contenue dans les deux nouveaux alinéas proposés pour les articles premier et 2 de la loi de 1964, le projet de loi prévoit ici de sanctionner le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne qui aura, par maladresse, imprudence, inattention ou inobservation des lois et règlements, provoqué un rejet d'hydrocarbures. C'est là une disposition très sévère, puisqu'elle concerne toutes les personnes susceptibles d'intervenir à l'occasion d'un accident de mer, c'est-à-dire naturellement les capitaines de remorqueurs, mais aussi l'équipe d'intervention nouvellement formée et les autorités, civiles ou militaires, qui pourraient être amenées à agir sur la base de l'article 16 de la loi n° 76-599 du 16 juillet 1976. Néanmoins, estimant qu'une telle disposition est dans la logique du projet de loi, votre commission vous propose de l'adopter, sous réserve d'une modification de coordination.



*Article 3.*

Cet article a pour unique objet d'habiliter les commandants des aéronefs militaires à constater les infractions aux dispositions des articles 3 et 9 de la Convention du 12 mai 1954. Leurs appareils leur permettent en effet de détecter avec précision les différents rejets qui peuvent être opérés en mer. En conséquence, il est proposé de les retirer de la liste des personnels chargés de rechercher les infractions. Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

*Article 4.*

Dans le même esprit que ce qui avait été fait dans les lois n<sup>os</sup> 76-599 et 76-600 du 16 juillet 1976, relatives aux opérations d'immersion et d'incinération des déchets, il est proposé à cet article de prévoir l'immobilisation du navire en infraction. A tout moment, l'autorité judiciaire peut ordonner la levée de l'immobilisation s'il est fourni un cautionnement destiné à garantir la représentation de l'inculpé, le paiement des frais avancés par la partie civile, la réparation des dommages causés par l'infraction, les frais avancés par la partie publique et les amendes. Ce cautionnement est toujours restitué en cas de non-lieu, d'absolution ou d'acquiescement. C'est là une mesure très efficace que votre commission approuve entièrement. En conséquence, sous réserve d'un **amendement** destiné à rectifier une erreur matérielle, elle vous propose d'adopter le présent article.

*Article 5.*

Cet article tend à rendre la loi applicable dans les Territoires d'Outre-Mer et la collectivité territoriale de Mayotte. Votre commission vous propose de l'adopter sans modification.

## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur.	Texte du projet de loi.	Propositions de la commission.
Loi du 26 décembre 1964.	<b>Article premier.</b>	<b>Article premier.</b>
<p>« <i>Article premier.</i> — Sera puni d'une amende de 10 000 à 100 000 F et d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un bâtiment français soumis aux dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signée à Londres le 12 mai 1954, et de ses modificatifs, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions de l'article 3 de ladite convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.</p>	<p>Les articles premier et 2 de la loi modifiée n° 64-1331 du 26 décembre 1964 réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures sont remplacés par les dispositions suivantes :</p>	Alinéa sans modification.
<p>« <i>Art. 2.</i> — Sera puni d'une amende de 3 000 à 30 000 F et, en cas de récidive, d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 6 000 à 60 000 F, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un bâtiment français non soumis aux dispositions de la Convention internationale mentionnée à l'article premier et appartenant aux catégories suivantes, à l'exception des bâti-</p>	<p>« <i>Article premier.</i> — Sera puni d'une amende de 500 000 F à 5 000 000 F et d'un emprisonnement de un à cinq ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un bâtiment français soumis aux dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signée à Londres le 12 mai 1954, et de ses modificatifs, qui aura enfreint les stipulations de l'article 3 de ladite convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.</p> <p>« Les mêmes peines sont applicables au capitaine lorsque le rejet est consécutif à tout accident de mer qui a été provoqué ou n'a pas été évité ou maîtrisé du fait de sa maladresse, son imprudence, son inattention, sa négligence ou son inobservation des lois et règlements.</p>	« <i>Article premier.</i> — Sera puni...
	<p>« <i>Art. 2.</i> — Sera puni d'une amende de 100 000 F à 1 000 000 F, et du double en cas de récidive, et d'un emprisonnement de six mois à deux ans, et de un à trois ans en cas de récidive, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un bâtiment français non soumis aux stipulations de la convention mentionnée à l'article premier qui aura procédé à des rejets</p>	<p>... qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions de l'article 3...</p>
		d'hydrocarbures.
		Alinéa sans modification.
		« <i>Art. 2.</i> — Sera puni...

Texte en vigueur.

ments de la marine nationale, qui aura commis les actes interdits par les dispositions précitées :

- « a) Navires-citernes ;
- « b) Autres navires, lorsque la puissance installée de leur machine propulsive dépasse un chiffre fixé par décret en Conseil d'Etat ;
- « c) Engins portuaires, chalands et bateaux-citernes fluviaux, qu'ils soient automoteurs, remorqués ou poussés.

Texte du projet de loi.

d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, tels qu'ils sont définis à l'article 3 de ladite convention.

« Les mêmes peines sont applicables au capitaine lorsque le rejet est consécutif à tout accident de mer qui a été provoqué ou n'a pas été évité ou maîtrisé du fait de sa maladresse, son imprudence, son inattention, sa négligence ou son inobservation des lois et règlements.

« Les dispositions du présent article ne sont applicables qu'aux bâtiments ci-après, à l'exception des bâtiments de la Marine nationale :

- « a) Navires citernes ;
- « b) Autres navires, lorsque la puissance installée de leur machine propulsive est supérieure à une puissance installée fixée par décret ;
- « c) Engins portuaires, chalands et bateaux-citernes fluviaux, qu'ils soient automoteurs, remorqués ou poussés. »

Art. 2.

Il est ajouté à l'article 3 bis de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée un troisième alinéa ainsi conçu :

« Art 3 bis. — Sans préjudice des peines prévues aux articles premier, 2 et 3 à l'égard du capitaine, si l'infraction a été commise sur ordre du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni des peines prévues auxdits articles, le maximum de ces peines étant toutefois porté au double.

« Tout propriétaire ou exploitant d'un bâtiment, qui n'aura pas donné au capitaine l'ordre écrit de se conformer aux dispositions de l'article 3 de la Convention de Londres et aux obligations prévues aux articles 2 et 3 ci-dessus, pourra être retenu comme complice de l'infraction prévue aux articles premier, 2 et 3 ci-dessus.

Propositions de la commission.

... qui aura commis les actes interdits par le premier alinéa de l'article premier ci-dessus.

Alinéa sans modification.

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux navires dont la puissance installée de la machine propulsive est inférieure à une puissance installée fixée par décret. »

- a) Supprimé.
- b) Supprimé.

c) Supprimé.

Art. 2.

Alinéa sans modification.

Texte en vigueur.

Texte du projet de loi.

Propositions de la commission.

« Art. 4. — Dans les eaux territoriales françaises et dans les eaux intérieures françaises fréquentées normalement par les bâtiments de mer, les dispositions de la présente loi s'appliquent aux bâtiments étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un gouvernement non contractant, et y compris les catégories de bâtiments énumérés à l'article 2 ci-dessus.

« Art. 5. — Sont habilités à constater les infractions aux dispositions des articles 3 et 9 de la convention mentionnée à l'article premier, aux dispositions réglementaires qui étendront l'application dudit article 9, et à celles de la présente loi :

- « — les administrateurs des affaires maritimes ;
- « — les inspecteurs-mécaniciens ;
- « — les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les ingénieurs des Travaux publics de l'Etat chargés de services maritimes ;
- « — 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, les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires.

« En outre, les infractions aux dispositions de l'article 3 de la conven-

« Le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne, autre que le capitaine d'un navire mentionné aux articles premier et 2, qui aura par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou par inobservation des lois et règlements, causé en mer, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures françaises, un rejet d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures tel que défini à l'article 3 de ladite convention sera puni des peines prévues aux articles premier ou 2 suivant la distinction faite auxdits articles. »

Art. 3.

L'alinéa 2 de l'article 5 de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée est remplacé par la disposition suivante :

« En outre, les infractions aux dispositions de l'article 3 de la conven-

« Le propriétaire, ...

...un rejet  
visé au premier alinéa de l'article  
premier ci-dessus sera puni...

...articles. »

Art. 3.

Sans modification.

Texte en vigueur.	Texte du projet de loi.	Propositions de la commission.
<p>tion pourront être constatées par les commandants des bâtiments de la Marine nationale.</p>	<p>tion peuvent être constatées par les commandants des bâtiments de la marine nationale et par les commandants des aéronefs militaires. »</p>	
<p>« Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de la 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 administrateur des affaires maritimes, soit à un officier de police judiciaire :</p>		
<p>« — les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;</p>		
<p>« — les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;</p>	<p>A l'alinéa 3 du même article, supprimer les mots : « des aéronefs militaires ».</p>	
<p>« — les chefs de bord des aéronefs militaires, des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;</p>		
<p>« — les agents des services des phares et balises ;</p>		
<p>« — les agents de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes ;</p>		
<p>« — et les agents de la police de la pêche fluviale. »</p>		
	<p>Art. 4.</p>	<p>Art. 4.</p>
	<p>Il est ajouté à la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 modifiée un article 6 bis ainsi conçu :</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>
	<p>« Art 6 bis. — Le navire qui a servi à commettre l'une des infractions définies aux articles premier, 2, 2 bis, 3, 3 bis et 4 de la présente loi peut être immobilisé sur décision du procureur de la République ou du juge d'instruction saisi.</p>	<p>« Art. 6 bis. — Le navire... ... articles premier, 2, 3, ... saisi.</p>
	<p>« A tout moment, l'autorité judiciaire compétente peut ordonner la levée de l'immobilisation s'il est fourni un cautionnement dont elle fixe le montant et les modalités de versement.</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>
	<p>« Les conditions d'affectation, d'emploi et de restitution du cautionnement sont réglées conformément aux dispositions des articles 142, 142-2 et 142-3 du Code de procédure pénale. »</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>
	<p>Art. 5.</p>	<p>Art. 5.</p>
	<p>La présente loi est applicable dans les Territoires d'Outre-Mer et la Collectivité territoriale de Mayotte.</p>	<p>Sans modification.</p>

## AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

### Article premier.

**Amendement :** Rédiger comme suit la fin du texte proposé pour le premier alinéa de l'article premier de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 :

« ... qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions de l'article 3 de ladite convention relatif aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures. »

**Amendement :** Rédiger comme suit la fin du texte proposé pour le premier alinéa de l'article 2 de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 :

« ... qui aura commis les actes interdits par le premier alinéa de l'article premier ci-dessus. »

**Amendement :** Rédiger comme suit le troisième alinéa du texte proposé pour l'article 2 de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 :

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux navires dont la puissance installée de la machine propulsive est inférieure à une puissance installée fixée par décret. »

### Art. 2.

**Amendement :** Rédiger comme suit la fin du texte proposé pour le troisième alinéa de l'article 3 bis de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 :

« ... un rejet visé au premier alinéa de l'article premier ci-dessus sera puni des peines prévues aux articles premier ou 2 suivant la distinction faite auxdits articles. »

### Art. 4.

**Amendement :** Dans le texte proposé pour le premier alinéa de l'article 6 bis de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964, supprimer les mots :

« ... 2 bis... »

# ANNEXE



**TEXTE DE LA CONVENTION DE LONDRES DU 12 MAI 1954,  
amendée le 13 avril 1962 et le 21 octobre 1969.**

*Article premier.* — 1° Aux fins de la présente convention, les expressions suivantes, sous réserve de tout autre sens commandé par le contexte, ont les significations ci-après :

« Le bureau » est pris au sens qui lui est attribué par l'article 21 ci-après.

Il faut entendre par :

« Rejet » : lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures, tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause ;

« Huile diesel lourde » : l'huile diesel dont la distillation à une température n'excédant par 340 °C, lorsque soumise à l'épreuve de la méthode standard ASTM, D. 86/59, réduit le volume de 50 % au plus ;

« Taux instantané de rejet des hydrocarbures » : le taux de rejet des hydrocarbures en litres par heure à tout instant divisé par la vitesse du navire en nœuds au même instant ;

« Mille » : le mille marin de 1 852 mètres, soit 6 080 pieds ;

« Terres les plus proches » : « de la ligne de base depuis laquelle est établie la zone des eaux territoriales du pays considéré, conformément à la Convention de Genève de 1958 sur les eaux territoriales et la zone contiguë » ;

« Hydrocarbure » : le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage ; en anglais, l'adjectif « oily » sera interprété « à conséquence » ;

« Mélange d'hydrocarbures » : tout mélange contenant des hydrocarbures ;

« Organisation » : l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime ;

« Navires » : tous bâtiments de mer, quels qu'ils soient, y compris les engins flottants effectuant une navigation maritime soit par leurs propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire ; et « navires-citernes » : tous navires dans lesquels la plus grande partie de l'espace réservé à la cargaison est construite ou adaptée en vue du transport de liquides en vrac, et qui au moment considéré ne transportent plus d'autre cargaison que les hydrocarbures dans cette partie de l'espace réservée à la cargaison.

2° Aux fins de la présente convention, les territoires d'un gouvernement contractant comprennent le territoire du pays de ce gouvernement, ainsi que tout autre territoire dont les relations internationales relèvent de la responsabilité de ce gouvernement et auquel la convention aura été étendue en application de l'article 18.

*Art. 2.* — 1° La présente convention s'applique aux navires immatriculés dans un territoire d'un gouvernement contractant et aux navires non immatriculés ayant la nationalité de cette partie, à l'exception :

a) Des navires-citernes dont la jauge brute est inférieure à 150 tonneaux et des navires, autres que les navires-citernes, dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux, étant entendu que chaque gouvernement contractant fera le nécessaire pour appliquer aussi les prescriptions de la convention à ces navires dans la mesure où cela est raisonnable et possible compte tenu de leurs dimensions, de leur utilisation et du type de combustible utilisé pour leur propulsion ;

b) Des navires utilisés par l'industrie de la pêche à la baleine lorsqu'ils sont effectivement en opération de pêche ;

c) De tout navire naviguant sur les grands lacs d'Amérique du Nord et les eaux qui les relient entre eux ou en sont tributaires et qui s'étendent à l'Est jusqu'au débouché aval de l'écluse Saint-Lambert à Montréal, province de Québec, Canada, pendant la durée de cette navigation ;

d) Des navires de guerre et des navires employés comme navires auxiliaires de la marine pendant la durée de ce service.

2° Les gouvernements contractants s'engagent à adopter les mesures appropriées pour que des prescriptions équivalentes à celles de la convention soient appliquées aux navires visés à l'alinéa d ci-dessus dans la mesure où cela est possible et raisonnable.



*Art. 3.* — Sous réserve des dispositions des articles 4 et 5 ci-après :

a) Il est interdit à tout navire auquel la présente convention s'applique et autre qu'un navire-citerne de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes :

- i) Le navire fait route ;
- ii) La vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment soixante litres par mille ;
- iii) La teneur des rejets en hydrocarbures est inférieure à 100 parties pour 1 000 000 de parties du mélange ;
- iv) Le rejet s'effectue le plus loin possible des terres :

b) Il est interdit à tout navire-citerne auquel la présente convention s'applique de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes :

- i) Le navire-citerne fait route ;
- ii) La vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment soixante litres par mille ;
- iii) La quantité totale d'hydrocarbures rejetée au cours d'un voyage sur lest ne dépasse pas 1/15 000 de la capacité totale des espaces à cargaison ;
- iv) Le navire-citerne se trouve à plus de 50 milles des terres les plus proches ;

c) Les dispositions du paragraphe b du présent article ne s'appliquent pas :

- i) Au rejet du lest d'une citerne à cargaison qui a été nettoyée depuis le transport de sa dernière cargaison, de manière que les effluents qui en sortent, s'ils sont rejetés par un navire-citerne stationnaire dans des eaux calmes et par temps clair, ne laissent aucune trace apparente d'hydrocarbures à la surface de ces eaux ;
- ii) Au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant des bouchains des espaces affectés aux machines, qui est régi par les dispositions de l'alinéa a du présent article.

*Art. 4.* — L'article 3 de la présente convention ne s'appliquera pas :

a) Au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, pour éviter une avarie au navire ou à la cargaison, ou sauver des vies humaines en mer ;

b) Au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire ce rejet.

*Art. 5.* — L'article 3 ne s'applique pas aux rejets des mélanges d'hydrocarbures provenant des fonds de cale d'un navire pendant la période d'un an suivant la date à laquelle la convention entre en vigueur pour le territoire considéré, conformément à l'article II, paragraphe 1, ci-dessus.

*Art. 6.* — 1° Toute contravention aux dispositions des articles 3 et 9 constitue une infraction punissable par la législation du territoire dont relève le navire, conformément à l'article 2, paragraphe 1°, ci-dessus.

2° Les pénalités qu'un territoire d'un gouvernement contractant imposera dans sa législation pour les rejets interdits d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures en dehors de sa mer territoriale devront, par leur rigueur, être de nature à décourager des contrevenants éventuels et ne devront pas être inférieures à celles prévues pour les mêmes infractions commises dans sa mer territoriale.

3° Les gouvernements contractants porteront à la connaissance de l'organisation les pénalités effectivement infligées pour les infractions commises.

*Art. 7.* — 1° A l'expiration d'un délai d'un an après la date d'entrée en vigueur de la convention pour le territoire dont relève le navire, conformément à l'article II, paragraphe 1, ci-dessus, tout navire auquel la convention s'applique doit être muni de dispositifs permettant d'éviter, autant qu'il est raisonnable et possible de le faire, que les fuites d'hydrocarbures ne parviennent dans les fonds de cale, à moins que des moyens efficaces ne soient prévus pour éviter que les hydrocarbures de ces fonds de cale ne soient déchargés à la mer en infraction à la convention.

2° Le transport de l'eau de lest dans les soutes à combustible doit être, si possible, évité.

Art. 8. — 1° Chaque gouvernement contractant prendra toutes mesures appropriées pour promouvoir la création des installations suivantes :

a) Selon les besoins des navires qui les utilisent, les ports seront pourvus d'installations capables de recevoir, sans imposer aux navires des retards anormaux, les résidus et mélanges d'hydrocarbures que les navires autres que les navires-citernes pourraient avoir à décharger après que la majeure partie de l'eau aura été séparée du mélange ;

b) Les points de chargement d'hydrocarbures devront être pourvus d'installations adéquates de réception pour les résidus et mélanges d'hydrocarbures que les navires-citernes auraient encore à décharger dans les mêmes conditions ;

c) Les ports de réparation des navires devront être pourvus d'installations adéquates de réception pour les résidus et mélanges d'hydrocarbures que devraient encore rejeter, dans les conditions précitées, tous les navires entrés au port pour y subir des réparations.

2° Pour l'application du présent article, chaque gouvernement contractant décidera quels sont les ports et les points de chargement de son territoire qui sont à aménager conformément au paragraphe 1° ci-dessus.

3° Les gouvernements contractants feront rapport à l'organisation pour transmission au gouvernement contractant intéressé, sur tous les cas où ils estimeront insuffisantes les installations visées au paragraphe 1° ci-dessus.

Art. 9. — 1° En ce qui concerne les navires auxquels la convention s'applique, il sera tenu pour tous les navires-citernes ainsi que pour tous autres navires utilisant des hydrocarbures comme combustible, dans la forme définie à l'annexe à la présente convention, un registre des hydrocarbures qui pourra ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire.

2° Les mentions devront être portées sur le registre des hydrocarbures, pour chacune des citernes du navire, chaque fois qu'il sera procédé à l'une quelconque des opérations suivantes à bord du navire :

a) *Navires-citernes* :

- i) Chargement d'une cargaison d'hydrocarbures ;
- ii) Transfert d'une cargaison d'hydrocarbures ;
- iii) Déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures ;
- iv) Lestage des citernes de cargaison ;
- v) Nettoyage des citernes de cargaison ;
- vi) Rejet des eaux de lest polluées ;
- vii) Rejet des eaux des citernes de décantation ;
- viii) Elimination des résidus d'hydrocarbures ;
- ix) Rejet des eaux des cales machines (y compris les salles des pompes), contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port, et les rejets de routine à la mer des eaux contenant des hydrocarbures, provenant des cales, sauf s'il en est fait mention au journal de bord approprié ;

b) *Autres navires* :

- i) Ballastage ou nettoyage des citernes à combustible ;
- ii) Rejet des eaux de lest polluées ou des eaux de nettoyage des citernes mentionnées sous i dans le présent alinéa ;
- iii) Elimination des résidus d'hydrocarbures ;
- iv) Rejet des eaux des cales machines, contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port, et les rejets de routine à la mer des eaux contenant des hydrocarbures, provenant des cales, sauf s'il en est fait mention au journal de bord approprié.

En cas de rejet ou de fuite d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures aux termes de l'article 4, les circonstances et les motifs du rejet ou de la fuite seront consignés dans le registre des hydrocarbures.

3° Chacune des opérations mentionnées au paragraphe 2° ci-dessus sera intégralement et dès que possible consignée dans le registre des hydrocarbures, de manière que toutes les mentions correspondant à l'opération y soient inscrites. Chaque page

sera signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et par le capitaine lorsque le navire sera armé. Les mentions seront écrites soit dans une langue officielle du territoire dont relève le navire conformément à l'article 2, paragraphe 1°, ci-dessus, soit en anglais ou en français.

4° Le registre des hydrocarbures sera conservé dans un endroit où il sera aisément accessible aux fins d'examen à tout moment raisonnable et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, devra se trouver à bord du navire. Il devra demeurer disponible pendant une période de deux ans à compter de la dernière inscription.

5° Les autorités compétentes de tout territoire d'un gouvernement contractant pourront examiner à bord des navires auxquels la convention s'applique, pendant qu'ils se trouvent dans un port de ce territoire, le registre des hydrocarbures dont ils doivent être munis, conformément aux dispositions du présent article. Elles pourront en extraire des copies conformes et en exiger la certification par le capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée conforme par le capitaine du navire sera, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre des hydrocarbures. Toute intervention des autorités compétentes en vertu des dispositions du présent paragraphe sera effectuée de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire puisse être retardé de ce fait.

Art. 10. — 1° Tout gouvernement contractant pourra exposer par écrit au gouvernement du territoire dont relève un navire, conformément à l'article 2, paragraphe 1°, ci-dessus, les points de fait établissant qu'il a été contrevenu à l'une des dispositions de la convention par ce navire, et ce quel que soit le lieu où la contravention qu'il allègue ait pu être commise. Dans toute la mesure du possible celle-ci sera portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente dépendant du premier des gouvernements mentionnés ci-dessus.

2° Dès réception de l'exposé des faits, le second gouvernement examinera l'affaire et pourra demander au premier de lui fournir sur la contravention alléguée des éléments de fait plus complets ou plus valables. Si le gouvernement du territoire dont relève le navire estime que la preuve est suffisante pour permettre, conformément à sa législation, des poursuites du chef de la contravention alléguée contre l'armateur ou le capitaine du navire, il fera engager celles-ci aussitôt que possible. Ce gouvernement informera dans les meilleurs délais le gouvernement du fonctionnaire qui a constaté la contravention, ainsi que l'Organisation, de la suite donnée au rapport communiqué.

Art. 11. — Dans les matières relevant de la présente convention, aucune de ses dispositions ne sera interprétée comme dérogeant aux pouvoirs que tout gouvernement contractant exerce dans les limites de sa juridiction, ni comme étendant les limites de la juridiction d'un quelconque des Gouvernements contractants.

Art. 12. — Tout gouvernement contractant adressera au bureau et à l'organisme approprié des Nations Unies :

a) Le texte des lois, décrets, règlements et instructions en vigueur dans ses territoires et destinés à assurer l'application de la présente convention ;

b) Tous rapports ou résumés de rapports officiels ayant trait aux résultats obtenus dans l'application des dispositions de la présente convention, sous réserve, toutefois, que ces documents n'aient pas, aux yeux de ce Gouvernement, un caractère confidentiel.

Art. 13. — Tout différend entre les gouvernements contractants relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente convention qui ne peut être réglé par voie de négociation sera, à la requête de l'une quelconque des parties, déféré à la Cour internationale de Justice, à moins que les parties en cause ne s'entendent pour le soumettre à l'arbitrage.

Art. 14. — 1° La présente convention demeurera ouverte à la signature pendant trois mois à dater de ce jour et ensuite à l'acceptation.

2° Sous réserve de l'article 15, les gouvernements des Etats membres de l'ONU ou de l'une de ses institutions spécialisées ainsi que les parties au statut de la Cour internationale de Justice pourront devenir parties à la convention par :

a) Signature sans réserve quant à l'acceptation ;

b) Signature sous réserve d'acceptation suivie d'acceptation ; ou

c) Acceptation.

3° L'acceptation résultera du dépôt des instruments par chaque gouvernement auprès du bureau qui informera de toute signature ou acceptation, et de leur date, tous les gouvernements ayant déjà signé ou accepté la convention.

Art. 15. — La présente convention entrera en vigueur à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle au moins dix Gouvernements seront devenus parties à la convention, dont cinq représentants des pays ayant chacun au moins 500 000 tonneaux de jauge brute en navires-citernes.

2° a) La date d'entrée en vigueur prévue au paragraphe 1° du présent article s'appliquera à tous les Gouvernements ayant signé la convention, sans réserve d'acceptation, ou l'ayant acceptée avant cette date. Pour les gouvernements ayant accepté la convention à cette date ou postérieurement, l'entrée en vigueur aura lieu trois mois après la date du dépôt de leurs instruments d'acceptation ;

b) Le bureau informera, aussitôt que possible, de la date d'entrée en vigueur tous les gouvernements ayant signé ou accepté la convention.

Art. 16. — 1° a) La présente convention peut être amendée par accord unanime entre les gouvernements contractants.

b) A la demande d'un gouvernement contractant, une proposition d'amendement doit être communiquée par l'organisation à tous les gouvernements contractants pour examen et acceptation au titre du présent paragraphe.

2° a) Un amendement à la présente convention peut, à tout moment, être proposé à l'organisation par un gouvernement contractant. Si cette proposition est adoptée à la majorité des deux tiers par l'assemblée de l'organisation, sur une recommandation adoptée à la majorité des deux tiers par le comité de la sécurité maritime de l'organisation, elle doit être communiquée par celle-ci à tous les gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

b) Toute recommandation de cette nature faite par le comité de la sécurité maritime doit être communiquée par l'organisation à tous les gouvernements contractants pour examen, au moins six mois avant qu'elle soit examinée par l'assemblée.

3° a) Une conférence des gouvernements, pour l'examen des amendements à la présente convention proposés par l'un des gouvernements contractants, doit être convoquée à n'importe quel moment par l'organisation, à la demande d'un tiers des gouvernements contractants.

b) Toute amendement adopté à la majorité des deux tiers des gouvernements contractants par cette conférence doit être communiqué par l'organisation à tous les gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

4° Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des gouvernements contractants, un amendement communiqué pour acceptation aux gouvernements contractants, au titre des paragraphes 2° et 3° du présent article, entre en vigueur pour tous les gouvernements contractants, à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas ledit amendement.

5° L'assemblée, par un vote à la majorité des deux tiers comprenant les deux tiers des gouvernements représentés au sein du comité de la sécurité maritime, sous réserve de l'accord des deux tiers des gouvernements contractants, ou une conférence convoquée aux termes du paragraphe 3° ci-dessus, par un vote à la majorité des deux tiers, peuvent décider au moment de l'adoption de l'amendement que celui-ci revêt une importance telle que tout gouvernement contractant cessera d'être partie à la convention à l'expiration d'un délai de douze mois à dater de l'entrée en vigueur de l'amendement, s'il a fait une déclaration en application du paragraphe 4° ci-dessus et s'il n'a pas accepté l'amendement dans le délai susvisé.

6° L'organisation fera connaître à tous les gouvernements contractants les amendements qui entrent en vigueur en application du présent article, ainsi que la date à laquelle ils prennent effet.

7° Toute acceptation ou déclaration dans le cadre du présent article doit être notifiée par écrit au bureau, qui notifiera à tous les gouvernements contractants la réception de cette acceptation ou déclaration.

Art. 17. — 1° La présente convention pourra être dénoncée par l'un quelconque des gouvernements contractants à tout moment après l'expiration de la période de cinq ans suivant la date à laquelle la convention sera entrée en vigueur pour ce gouvernement.

2° La dénonciation s'effectuera par notification écrite adressée au bureau. Celui-ci fera connaître à tous les autres gouvernements contractants les dénonciations qui lui seront parvenues avec la date de leur réception.

3° Une dénonciation prendra effet à l'expiration du délai de un an suivant la date à laquelle la notification en aura été reçue par le bureau, ou à l'expiration de telle autre période plus longue qu'elle pourrait spécifier.

Art. 18. — 1° a) Les Nations Unies, lorsqu'elles assument la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout gouvernement contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent, aussitôt que possible, procéder à des délibérations avec ce territoire pour s'efforcer de lui étendre l'application de la présente convention et peuvent, à tout moment, par une notification écrite adressée au bureau, déclarer que la présente convention s'étend à un tel territoire.

b) L'application de la présente convention sera étendue au territoire désigné dans la notification, à partir de la date de réception de celle-ci ou de telle autre date qui lui serait indiquée.

2° a) Les Nations Unies, lorsqu'elles assument la responsabilité de l'administration d'un territoire ou tout gouvernement contractant, qui ont fait une déclaration en vertu du paragraphe 1° du présent article, peuvent à tout moment, après l'expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle l'application de la convention a été ainsi étendue à un territoire, et après en avoir délibéré avec les autorités de ce territoire, déclarer, par une notification écrite au bureau, que la présente convention cessera de s'appliquer audit territoire désigné dans la notification.

b) La présente convention cessera de s'appliquer au territoire désigné dans la notification, au bout d'un an ou de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification, à partir de la date de réception de la notification par le bureau.

3° Le bureau doit notifier à tous les gouvernements contractants l'extension de la présente convention à tout territoire, en vertu des dispositions du paragraphe 1° du présent article, et la cessation de cette extension, en vertu des dispositions du paragraphe 2°, en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente convention est devenue applicable ou a cessé de l'être.

Art. 19. — 1° En cas de guerre ou d'hostilité, le Gouvernement contractant qui s'estime affecté soit comme belligérant, soit comme neutre, pourra suspendre l'application de la totalité ou d'une partie seulement de la convention ou de son extension à un territoire relevant de lui. Il en fera notification immédiate au bureau.

2° Il pourra à tout moment mettre fin à cette suspension. Il le fera, en tout cas, aussitôt que celle-ci cessera d'être justifiée aux termes du paragraphe 1° du présent article. Notification immédiate en sera faite au bureau.

3° Le bureau portera à la connaissance de tous les gouvernements contractants les diverses notifications reçues en application du présent article.

Art. 20. — Dès l'entrée en vigueur de la présente convention, le bureau en fera dépôt auprès du secrétaire général des Nations Unies pour enregistrement.

Art. 21. — Les fonctions assignées au bureau seront exercées par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord jusqu'à et en attendant la formation de l'Organisation consultative maritime intergouvernementale et la prise en charge par elle des fonctions qui lui seront attribuées par la convention signée à Genève le 6 mars 1948 : par la suite, les fonctions du bureau seront assumées par cette organisation