

COMUNICACION

DÉLÉGATION FRANÇAISE

Ce point est relatif à la réglementation du nettoyage des navires-citernes en haute mer et plus généralement à l'élimination de la pollution des eaux dans la Méditerranée occidentale.

1. S'agissant de la question précise de la réglementation du nettoyage des navires-citernes en haute mer, il est évident que celle-ci ne peut être élaborée individuellement mais doit faire l'objet d'un accord international.

L'O.M.C.I. prépare actuellement, en vue de la conférence internationale qui doit se tenir en octobre 1973, un renforcement de la convention actuellement en vigueur à ce sujet (convention de 1954 amendée en 1962). Il faut noter d'ailleurs qu'un pas important a déjà été fait avec l'adoption en 1969 d'amendements à cette même convention de 1954, et que tous les efforts devraient être faits pour hâter l'entrée en vigueur de ces amendements: le gouvernement français recommande à tous les Etats qui ne les ont pas encore ratifiés, de le faire le plus rapidement possible.

2. L'amélioration du nettoyage des navires-citernes en mer n'est toutefois pas, techniquement, la seule façon d'aborder le problème de la prévention de la pollution opérationnelle par ces navires. On peut également envisager des actions sur la conception même des navires qui rendraient ce nettoyage moins nécessaire (par exemple navires à ballasts séparés), on peut aussi améliorer les équipements portuaires de réception des résidus pour offrir au navire une solution de remplacement en matière d'élimination de ses résidus (la seule solution qui s'offre actuellement à lui est trop souvent l'élimination à la mer).

L'étude de l'ensemble de la question a été effectuée de façon approfondie par l'O.M.C.I. Le gouvernement français appuie vigoureusement les efforts faits par cette organisation, et participe activement à ces travaux. Il recommande à tous les Etats de soutenir fermement les travaux de l'O.M.C.I. dans ce domaine, pour que l'instrument qui sera adopté en 1973 soit le plus efficace possible.

3. Dans ce cadre général, la Méditerranée a fait l'objet d'un examen particulièrement attentif, qui s'est concrétisé par la rédaction de rapports détaillés soumis à l'O.M.C.I. par Israël, l'Italie et la France. Le gouvernement français en a tiré la conclusion que la meilleure façon d'éliminer la pollution opérationnelle de la Méditerranée par les na-

vires-citernes était de réaliser dans les ports de chargement méditerranéens un réseau de stations de réception d'eaux de ballast et de lavage que les pétroliers chargeant en Méditerranée devraient obligatoirement utiliser.

Si, comme cela est probable, la conférence internationale de 1973 retient cette solution, il conviendra vraisemblablement de provoquer un accord régional complémentaire pour définir les moyens pratiques de réalisation et de financement d'un tel réseau.

4. Les navires-citernes peuvent également provoquer des pollutions accidentelles graves. Une étude détaillée des causes de ces accidents, soumise récemment par la France à l'O.M.C.I., a montré que la grande majorité des accidents était liée à des fautes de conduite du navire. Des efforts très sérieux doivent donc être faits — et là encore essentiellement au niveau international — pour améliorer la qualification des équipages qui présente parfois des lacunes très sérieuses.

De même une action vigoureuse est nécessaire en matière d'organisation du trafic, que ce soit par la révision en cours des règles d'abordage, par l'institution de routes recommandées ou obligatoires ou, à terme, par la mise sur pied d'un véritable contrôle de la navigation maritime.

Par ailleurs, sur le plan juridique, des conventions telles que les conventions de Bruxelles de 1969 sur le droit d'intervention en cas d'accident et sur la responsabilité civile (complétée par la convention de 1971 sur le Fonds International d'Indemnisation), ne peuvent manquer d'avoir indirectement des effets très positifs sur la réduction de la pollution accidentelle, dans la mesure où les armateurs auront encore davantage intérêt à exploiter des navires mieux conçus avec des équipages mieux formés.

5. Bien entendu ce qui est dit ci-dessus des navires-citernes ne doit pas faire oublier qu'il y a d'autres sources de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures: les autres navires (de commerce, de pêche, voire de plaisance), les plates-formes de forage en mer, les apports des fleuves ou les rejets d'origine continentale constituent autant de domaines qui doivent également être examinés et réglementés.