



Programme des Nations Unies pour l'environnement



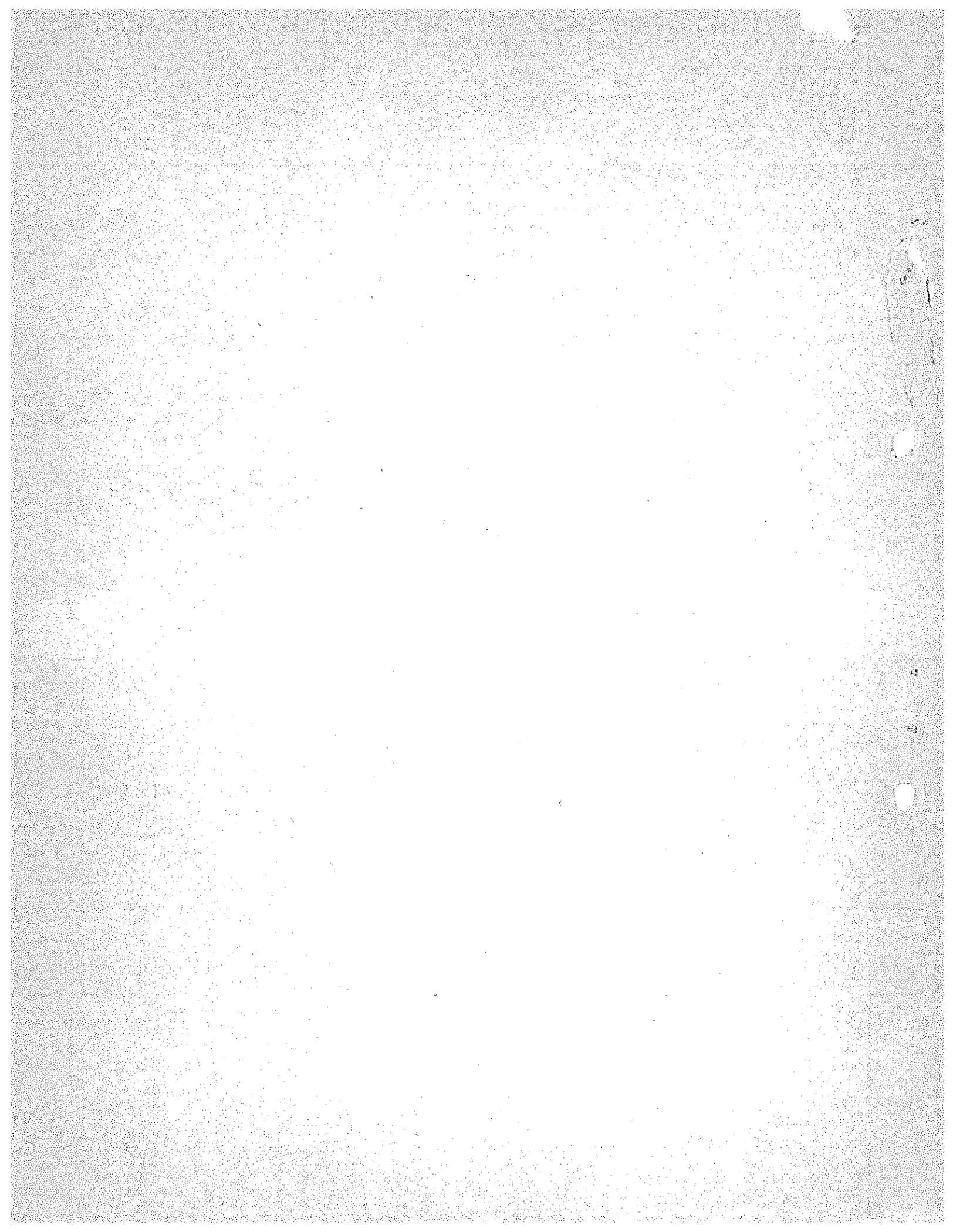
Distr.
RESTREINTE
UNEP/CONF.1/INF.6
29 décembre 1975

FRANCAIS
Original: ANGLAIS

Conférence de plénipotentiaires des
Etats riverains de la région méditerranéenne
sur la protection de la mer Méditerranée
(convoquée par le PNUE)
2-13 février 1976

Note du Directeur exécutif

Un document intitulé "Existing and Proposed International Conventions for the Control of Marine Pollution and their Relevance to the Mediterranean" est distribué séparément pour l'information des participants en anglais et en français (document de référence 8). Ce document a été préparé par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).





BUREAU JURIDIQUE
Document de référence N° 8

CONVENTIONS INTERNATIONALES EN VIGUEUR OU ENVISAGEES POUR COMBATTRE LA
POLLUTION DES MERS, ET INTERET DE CES CONVENTIONS POUR LA MEDITERRANEE

par

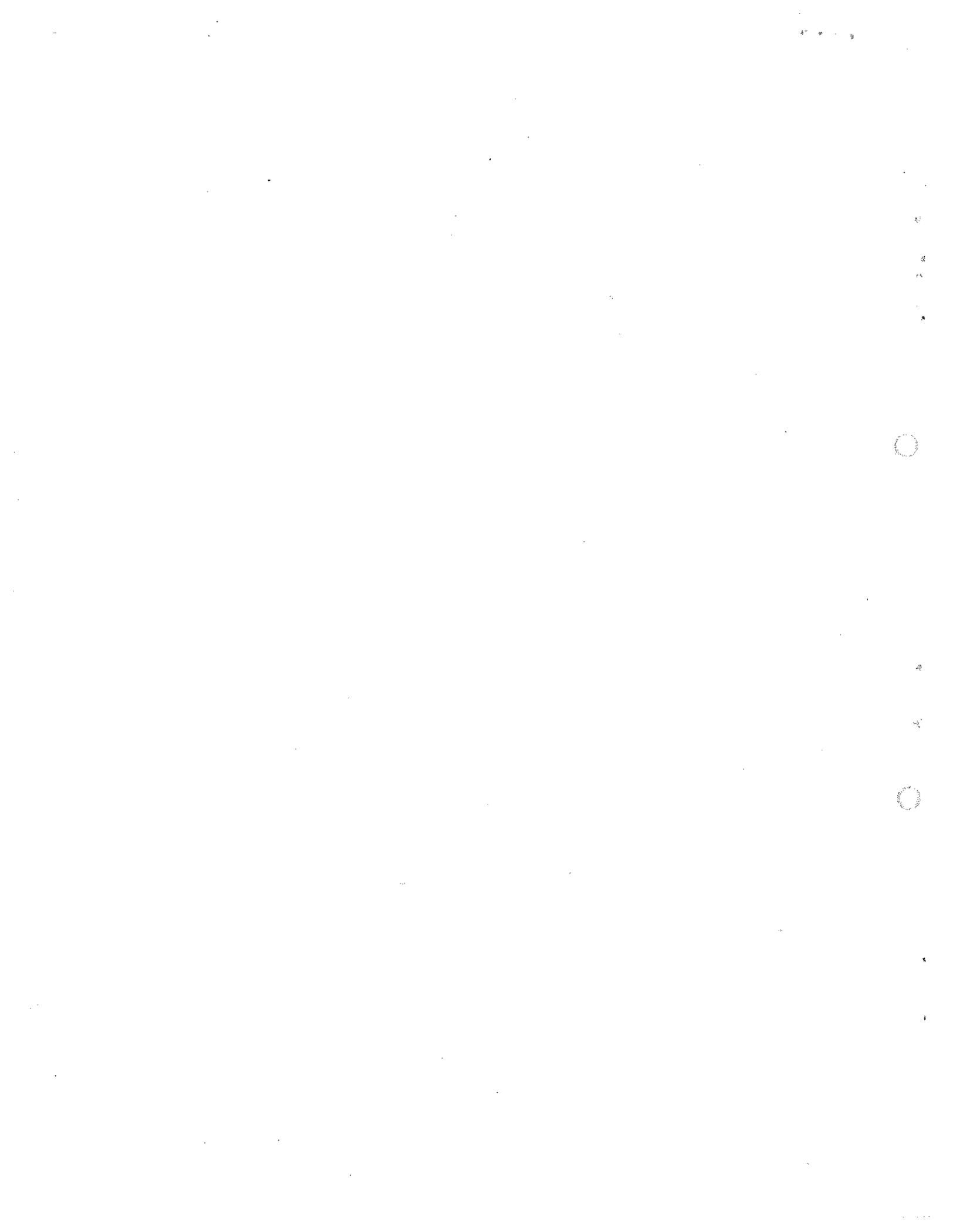
Gerald K. Moore

Juriste
Sous-Division de la législation
Bureau juridique

ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE

Rome, 1975

WS/H6138



Résumé

Le présent document constitue une mise à jour du document soumis à la Consultation de la FAO sur la protection des ressources biologiques et des pêches contre la pollution en Méditerranée qui s'est tenue à Rome en février et mai 1974. Il analyse les accords internationaux existants et projetés relativement au contrôle de la pollution marine au niveau global, régional et sous-régional et examine leur application ou leur applicabilité concernant le contrôle de la pollution dans la zone de la mer Méditerranée.

Le document traite ensuite des actions à prendre ultérieurement pour améliorer les mesures de contrôle de la pollution marine dans la zone de la mer Méditerranée.

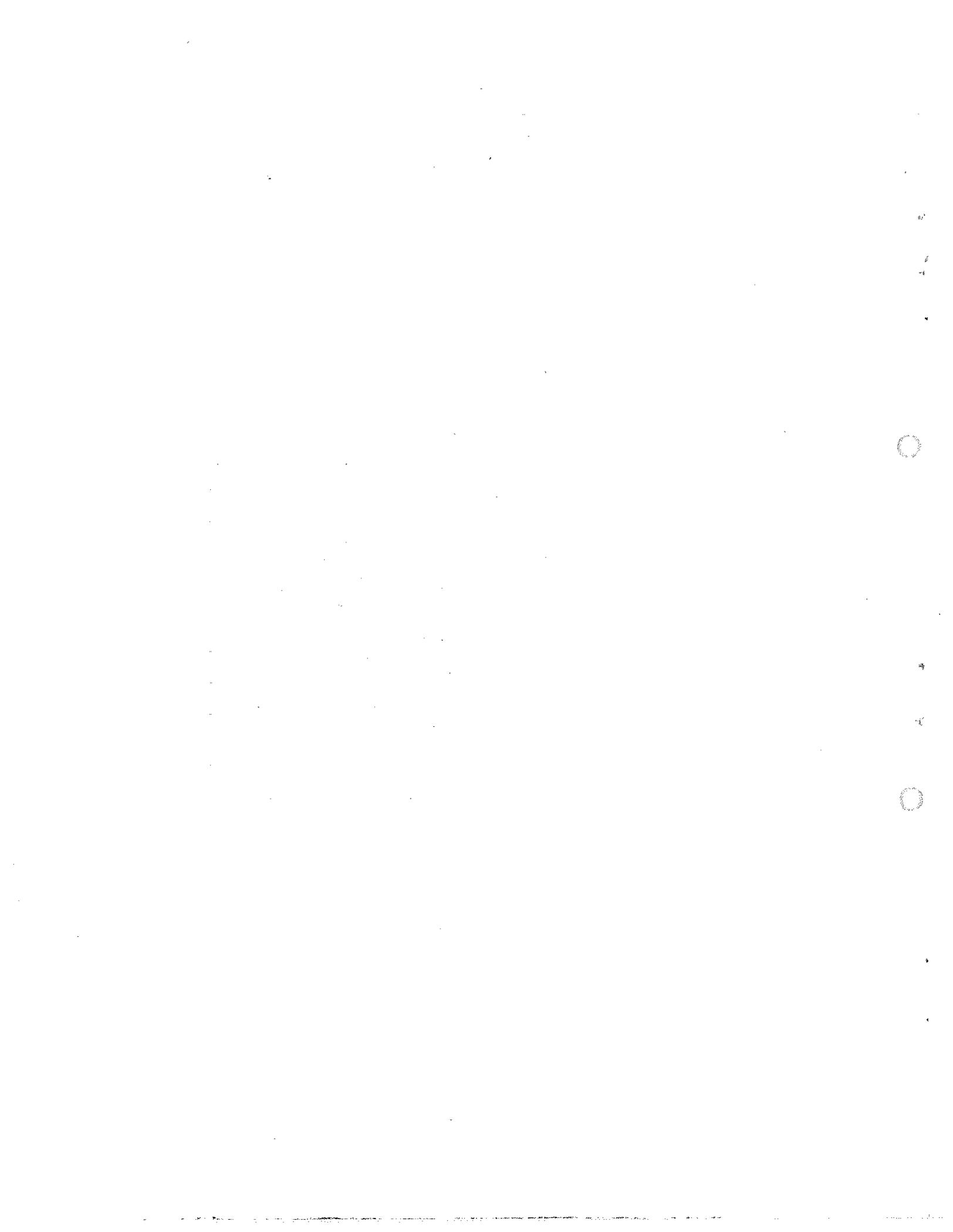


TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
1 INTRODUCTION	1
2 CONVENTIONS EXISTANTES AU NIVEAU GLOBAL	1
2.1 Pollution due aux immersions de déchets	2
2.2 Pollution due à la navigation	2
2.3 Pollution due aux opérations menées au fond des mers et sur le Plateau continental	7
2.4 Pollution provenant de déversements côtiers et d'autre origine tellurique	7
2.5 Pollution due aux activités militaires	8
2.6 Droits des Etats riverains	8
3 CONVENTIONS PROPOSEES ET PRINCIPES AU NIVEAU GLOBAL	8
3.1 Conférence des Nations Unies sur l'environnement - Principes généraux d'évaluation et de contrôle de la pollution des mers	9
3.2 Principes de l'OCDE relatifs à la pollution transfrontières 1974	9
3.3 Propositions présentées à la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et "Texte unique de négociation" (officieux)	10
4 CONVENTIONS EXISTANTES AU PLAN REGIONAL	12
4.1 Pollution par les substances radio-actives	12
4.2 Coopération en cas d'urgence due à la pollution	13
4.3 Pollution due aux immersions de déchets	14
4.4 Pollution d'origine tellurique	15
4.5 Mesures de contrôle applicables aux produits	16
4.6 Accords régionaux à caractère général	16
4.7 Mesures de contrôle régionales destinées à lutter contre la pollution des cours d'eau susceptibles d'intéresser la zone méditerranéenne	18
5 CONVENTIONS PROPOSEES AU PLAN REGIONAL	19
5.1 Zone méditerranéenne	19
5.2 Autres régions	20
5.3 Pollution des cours d'eaux susceptible d'affecter la Méditerranée-Europe	20
6 ACCORDS EXISTANTS AU PLAN SOUS-REGIONAL	20
6.1 Arrangements sous-régionaux dans la zone méditerranéenne	20
6.2 Accords sous-régionaux intéressant la zone méditerranéenne - Mesures de contrôle destinées à lutter contre la pollution des cours d'eau internationaux qui se jettent dans la Méditerranée	21

	<u>Page</u>
7 ACCORDS PROPOSES AU PLAN SOUS-REGIONAL	22
7.1 Le projet d'accord de Neuilly concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la Méditerranée par les hydrocarbures	22
7.2 Projet d'accord de Rome sur le contrôle des immersions	22
7.3 Les propositions RAMOGE - Projet d'Accord intéressant la France, l'Italie et Monaco	22
8 LACUNES DANS LA PORTEE ET L'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE SUR LA POLLUTION MARINE DANS LA ZONE MEDITERRANEENNE	23
8.1 Pollution due aux opérations d'immersion de déchets	23
8.2 Pollution due à la navigation	23
8.3 Coopération en cas d'urgence due à la pollution	24
8.4 Pollution résultant des activités menées au fond des mers et sur le Plateau continental	24
8.5 Pollution provenant de déversements côtiers et d'autre origine tellurique	25
8.6 Pollution due aux activités militaires	25
8.7 Réglementation applicable aux produits	25
9 MESURES COMPLEMENTAIRES	25
9.1 Adoption d'une législation nationale et harmonisation des législations	26
9.2 Nécessité de ratifier les conventions existantes	26
9.3 Convention régionale pour le contrôle de la pollution dans la zone méditerranéenne	27
Annexe I Liste des conventions globales traitant en tout ou en partie du contrôle de la pollution marine	28
Annexe II Participation des Etats riverains de la Méditerranée aux conventions globales traitant en tout ou en partie du contrôle de la pollution marine au 1er septembre 1975	30
Annexe III Liste des accords régionaux et sous-régionaux traitant en tout ou en partie du contrôle de la pollution marine	31
Annexe IV Participation des Etats riverains de la Méditerranée aux accords régionaux et sous-régionaux traitant en tout ou en partie de la lutte contre la pollution marine au 1er septembre 1975	32
Annexe V Limites et état de la mer territoriale, des zones de pêche exclusive, du Plateau continental et des zones contigües dans la zone méditerranéenne et dans la zone de la mer Noire	33

CONVENTIONS INTERNATIONALES EN VIGUEUR OU ENVISAGEES POUR COMBATTRE LA
POLLUTION DES MERS, ET INTERET DE CES CONVENTIONS POUR LA MEDITERRANEE

1 INTRODUCTION

Du point de vue de la réglementation, on peut considérer que la pollution des mers pose une série de problèmes, dont certains seraient résolus de la manière la plus satisfaisante au niveau global, alors que d'autres nécessitent une action régionale ou sous-régionale, d'autres encore se prêtent mieux à une intervention à l'échelon national ou local. Jusqu'à ces temps derniers, la communauté internationale n'a exercé d'action concertée qu'au niveau global. Cependant, lors des dernières années, l'on a compris qu'au moins dans certaines zones constituant une entité du point de vue écologique, il pourrait être souhaitable d'adjoindre à la réglementation globale certaines mesures régionales de contrôle. La Conférence technique de la FAO sur la pollution des mers et ses effets sur les ressources biologiques et la pêche, réunie à Rome en décembre 1970, a reconnu cette nécessité et préconisé l'établissement dans ces zones de systèmes régionaux de contrôle de la pollution. Depuis lors, les événements se sont précipités. Les Etats Membres de la Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est (CPANE), réunis à Oslo en février 1972, ont mis au point l'amorce d'un système de contrôle régional pour l'Atlantique Nord-Est, limité tout d'abord à la réglementation des immersions de déchets, mais dont le champ d'application doit éventuellement s'étendre aux pollutions d'autre origine. D'autres initiatives, plus ou moins ambitieuses que l'expérience tentée dans l'Atlantique Nord-Est, ont vu le jour ailleurs dans des zones telles que la mer Baltique, la mer Noire et les Etats du Golfe. La Conférence des Nations Unies sur l'environnement, réunie à Stockholm en 1972, a approuvé cette évolution vers une action régionale.

C'est à la lumière de ces événements que le Conseil général des pêches pour la Méditerranée (CGPM), lors de sa réunion d'Athènes en mars 1972, a demandé que l'on organise des consultations afin de préparer une convention pour la protection des ressources biologiques et des pêches contre la pollution en Méditerranée. La Consultation (de la FAO) convoquée pour étudier la protection des ressources biologiques et des pêches contre la pollution en Méditerranée, qui a eu lieu à Rome en février-mai 1974, a adopté une série de normes directrices qui pourraient servir de base pour la rédaction d'une convention-cadre et de protocoles pour la protection du milieu marin contre la pollution en Méditerranée. La version originale du présent document a été préparée pour fournir des lignes directrices à la Consultation de 1974 de la FAO. Depuis lors de grands progrès ont été réalisés en ce qui concerne la formulation de contrôles juridiques internationaux, à la fois pour la zone méditerranéenne et ailleurs, y compris notamment: l'adoption pour la protection du milieu marin de la zone de la mer Baltique et la Convention de Paris pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique. La présente version révisée du document en question constitue une mise à jour à la date du 1^{er} septembre 1975. Comme précédemment, ledit document traitera en premier lieu des perspectives offertes à une telle convention dans la Méditerranée. On y examinera tout d'abord la portée des conventions existantes pour le contrôle de la pollution des mers et leur application à la zone méditerranéenne et on soulignera leurs lacunes. L'auteur s'efforcera alors d'identifier le type d'initiative qui serait susceptible de combler ces lacunes et le niveau auquel elle devrait se situer. Tout au long du document, on s'efforcera de déceler ce qui manque aux conventions existantes, tant du point de vue de la participation que quant à leur portée réelle.

2 CONVENTIONS EXISTANTES AU NIVEAU GLOBAL 1/

Le présent chapitre est consacré à l'état des réglementations concernant la pollution des mers due aux immersions de déchets, à la navigation aux opérations menées au fond des mers et sur le plateau continental, aux déversements côtiers et aux activités militaires.

1/ Pour tous détails supplémentaires concernant l'état de la participation aux conventions ci-dessous mentionnées, voir le tableau figurant à l'Annexe II.

2.1 Pollution due aux Immersions de Déchets

2.1.1 Immersions de substances nucléaires

Selon l'article 25 de la Convention sur la haute mer, adoptée à Genève en 1958, les Etats contractants sont tenus de "prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radio-actifs, en tenant compte de toutes normes et de toutes réglementations qui auront pu être élaborées par les organismes internationaux compétents". Selon le deuxième paragraphe de l'article 25, les Etats sont tenus, en termes généraux, de "coopérer avec les organismes internationaux compétents à l'adoption de mesures tendant à éviter la pollution des mers ou de l'espace aérien surjacent, résultant de toutes activités qui comportent l'emploi de matériaux radio-actifs ou d'autres agents nocifs".

La Convention sur la haute mer s'applique à toutes les zones maritimes, y compris la mer Méditerranée. La Convention est entrée en vigueur en septembre 1962, et au 1^{er} septembre 1975, elle avait été ratifiée 1/ par quelque 55 Etats, y compris cinq Etats riverains de la Méditerranée; la Bulgarie, la Roumanie, la R.S.S. d'Ukraine et l'U.R.S.S. La Convention a été signée, mais non ratifiée, par trois autres Etats riverains de la Méditerranée.

2.1.2 Immersions de déchets en général

La Convention internationale sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, ouverte à la signature à Londres, Mexico, Moscou et Washington en décembre 1972, établit trois catégories de déchets. L'immersion des déchets entrant dans la première catégorie est interdite. Celle-ci comprend les composés organo-halogénés, le mercure et le cadmium et leurs composés, les plastiques et autres matériaux synthétiques persistants généralement susceptibles de nuire à la pêche, à la navigation et aux autres usages légitimes de la mer, la plupart des hydrocarbures, les substances fortement radio-actives et les matériaux produits pour la guerre chimique ou biologique. La deuxième catégorie inclut les déchets contenant, en concentrations significatives, arsenic, plomb, cuivre, zinc et leurs composés, composés organo-siliciés, cyanure, fluorures, pesticides autres que ceux énumérés dans la première catégorie, béryllium, chrome, nickel, vanadium, déchets de faible radio-activité et matières encombrantes susceptibles d'entraver la pêche ou la navigation. Les substances indiquées dans cette deuxième catégorie peuvent être rejetées en mer, mais les opérations d'immersion doivent être soumises à des contrôles rigoureux, notamment l'octroi d'une autorisation pour chaque opération. Les autres déchets ne figurant pas dans les catégories 1 et 2 ne peuvent être rejetés en mer qu'en vertu d'un permis général d'immersion. L'autorité nationale compétente, lorsqu'elle examine les demandes relatives aux opérations d'immersion, doit tenir compte de certains facteurs spécifiques, par exemple, la possibilité d'effets synergiques et les conséquences éventuelles des immersions pour d'autres utilisateurs légitimes de la mer.

La convention est entrée en vigueur le 30 août 1975. Au 1^{er} septembre 1975, elle avait été signée par quelque 47 Etats, y compris six Etats riverains de la Méditerranée, la R.S.S. d'Ukraine et l'U.R.S.S. et avait été ratifiée par 16 Etats parmi lesquels un seul Etat riverain de la Méditerranée.

2.2 Pollution due à la Navigation

2.2.1 Déversements liés à l'exploitation

1/ Dans le présent document, les termes "ratification" ou "acceptation" doivent être pris aux sens de: ratification, acceptation, approbation ou adhésion.

(a) Hydrocarbures

Selon l'article 24 de la Convention sur la haute mer, adoptée à Genève en 1958, les Etats sont tenus d'élaborer des règlements destinés entre autres à prévenir la pollution de la mer faisant suite au déversement d'hydrocarbures par les navires, compte tenu des dispositions conventionnelles sur la question. On trouvera au paragraphe 2.1.1 une description du champ d'application de cette convention, et de la situation actuelle en matière de participation.

La Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (Convention de Londres sur les hydrocarbures) a été adoptée en 1954 et modifiée en 1962, en 1969 et à nouveau en 1971 ^{1/}. La convention est entrée en vigueur en juillet 1958 et les amendements de 1962 en mai 1967. Ni les amendements de 1969 ni ceux de 1971 ne sont encore entrés en vigueur. Telle qu'elle existe à l'heure actuelle, la Convention de Londres sur les hydrocarbures interdit le déversement d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures dans certaines zones (fondamentalement les zones maritimes s'étendant sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche) par les navires-citernes et autres navires marchands de taille égale ou supérieure à un certain minimum. La Convention stipule également que l'on disposera d'installations pour la réception des résidus d'hydrocarbures dans les ports afin d'éviter leur déversement en mer. Les pouvoirs d'exécution prévus relèvent de l'Etat du pavillon du navire intéressé, sauf lorsque l'infraction s'est produite dans des eaux dépendant de la juridiction d'un autre Etat. Pour simplifier l'exécution, les capitaines de navire sont priés de tenir à jour des registres des hydrocarbures où sont inscrites les opérations susceptibles d'avoir des effets polluants.

La Convention de Londres sur les hydrocarbures s'applique généralement à toutes les zones maritimes du monde. Aux termes des amendements de 1962, la zone d'interdiction méditerranéenne et adriatique comprend les régions maritimes sur une largeur de 100 milles à partir des côtes des territoires riverains de la Méditerranée et de l'Adriatique pour les territoires qui ont accepté la Convention. Au 1^{er} septembre 1975, la Convention de Londres sur les hydrocarbures, modifiée en 1962, avait été acceptée par 52 Etats, y compris 15 Etats riverains de la Méditerranée et l'U.R.S.S.

Les amendements de 1969 élimineraient la notion de zone interdite de la Convention, et lui substitueraient l'interdiction de tous déversements d'hydrocarbures ou de déchets pétroliers par les navires intéressés, à l'exception de faibles émissions en route bien définies en termes de taux d'écoulement et de capacité de transport. La spécification relative aux déversements autorisés est conforme aux prescriptions de la procédure du "chargement en ponté". Les amendements de 1969 entreront en vigueur une fois acceptés par les deux tiers des gouvernements contractants à la Convention de Londres. Au 1^{er} septembre 1975, les amendements de 1969 avaient été acceptés par 24 gouvernements représentant notamment 7 Etats riverains de la Méditerranée et l'U.R.S.S.

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres en novembre 1973, reprend sous une forme renforcée les dispositions de la Convention de Londres sur la pollution par les hydrocarbures dans le cadre d'une convention plus vaste applicable à toutes les formes de pollution due à la navigation, qu'elles soient liées à l'exploitation des navires ou à des causes accidentelles. La Convention ouverte à la signature le 15 janvier 1974, entrera en vigueur 12 mois après son acceptation par les 15 Etats représentant 50 pour cent au moins de la marine marchande mondiale; dès lors, elle se substituera à la Convention de Londres sur la pollution par les hydrocarbures. Au 1^{er} septembre 1975, la Convention de 1973 avait été signée par 16 Etats, y compris 3 Etats riverains de la Méditerranée, la Bulgarie et l'U.R.S.S.; un Etat (non-méditerranéen) y a adhéré.

1/ La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, lorsqu'elle entrera en vigueur, se substituera à la Convention de Londres sur les hydrocarbures.

Aux termes de la Convention, la mer Méditerranée, délimitée par le détroit de Gibraltar au méridien 5°36' Ouest et la mer Noire au 41ème parallèle Nord, est qualifiée de zone spéciale où les rejets d'hydrocarbures résultant de l'exploitation des navires doivent être totalement interdits.

(b) Substances radio-actives

La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1960) traite, entre autres, de la protection des équipages et des passagers, des voies d'eaux internationales et des ressources en aliments et en eau contre les radiations des navires à propulsion nucléaire et provenant du transport à bord de substances radio-actives. La Convention prescrit que les plans et la construction des installations de réaction nucléaire doivent être examinés et approuvés par les autorités nationales compétentes. Des certificats de sécurité et des évaluations seront communiqués aux autorités compétentes des pays vers lesquels le navire fait route. La Convention comporte également des prescriptions détaillées concernant l'emballage, l'étiquetage et l'entreposage des marchandises dangereuses, y compris des substances radio-actives transportées comme cargaison et les documents qui s'y rapportent 1/.

La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974) a été conclue à Londres en novembre 1974 et se substitue à la Convention de 1960. La nouvelle convention qui entrera en vigueur 12 mois après sa ratification par au moins 25 Etats représentant 50 pour cent au moins de la marine marchande mondiale, ne diffère pas substantiellement de la Convention de 1960 en ce qui concerne les dispositions relatives aux navires à propulsion nucléaire et au transport des marchandises dangereuses. Au 1^{er} septembre 1975 la Convention SOLAS de 1974 avait été signée par 37 Etats, y compris 7 Etats riverains de la Méditerranée, la Bulgarie, la R.S.S. d'Ukraine et l'U.R.S.S.; deux Etats (Monaco et la R.S.S. d'Ukraine) ont signé avec réserves quant à la ratification. Aucune ratification n'a été reçue jusqu'ici.

(c) Substances nocives autres que les hydrocarbures et les substances radio-actives

Bien que les déversements liés à l'exploitation des navires porteurs de produits chimiques et d'autres substances nocives transportées à l'état liquide, en vrac ou emballées, de déchets et d'ordures ne soient, à l'heure actuelle, soumis à aucune réglementation fondée sur une convention juridique internationale, ces déversements tomberont sous le coup de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, lorsqu'elle entrera finalement en vigueur. Aux fins de la réglementation du rejet des ordures par les navires, la Méditerranée est de nouveau considérée comme une zone spéciale et donc soumise à des contrôles rigoureux. Toutefois, cette mer, à la différence de la mer Noire et de la mer Baltique, n'est pas qualifiée de zone spéciale dans l'Annexe traitant de la réglementation portant sur les déversements de produits chimiques liés à l'exploitation des navires.

2.2.2 Pollution due aux accidents de la navigation

La question de la pollution provoquée par les accidents de la navigation comporte quatre types de problèmes: premièrement, comment éviter les accidents; ensuite, comment réduire les dommages au minimum à la suite d'un accident; puis, comment éliminer la pollution provoquée par les accidents; et finalement, comment résoudre les questions de responsabilité et d'indemnisation.

1/ On trouvera ci-dessous, au paragraphe 2.2.2 des renseignements sur l'état de la participation à la Convention susmentionnée.

(i) La prévention des accidents

Certains des problèmes posés par la sécurité de la navigation tombent sous le coup de la réglementation prévue par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) de 1960, qui énonce certaines normes fondamentales de construction, d'équipement, de sécurité et de fonctionnement. La Convention SOLAS est entrée en vigueur en mai 1965 et a ensuite été amendée en 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 et 1973, bien qu'aucun des amendements en question n'ait été appliqué. La Convention SOLAS a une application globale qui inclut par conséquent la mer Méditerranée. Au 1^{er} septembre 1975 la Convention de 1960 avait reçu l'adhésion de 91 Etats dont 16 Etats riverains de la Méditerranée, la Bulgarie, la Roumanie et l'U.R.S.S. La Convention SOLAS de 1960 sera éventuellement remplacée par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de novembre 1974 lorsque la nouvelle convention entrera en vigueur.

Les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer (Règles concernant les abordages) (1960) constituent des règles fondamentales destinées à éviter les situations génératrices d'accidents et comportent une disposition relative à la mise au point de plans facultatifs de diversification des routes maritimes. Les Règles concernant les abordages sont entrées en vigueur en septembre 1965 et ont ensuite été modifiées en 1972. Ce dernier amendement prévoyant des plans obligatoires de diversification des routes maritimes n'est pas encore entré en vigueur. De même que la Convention SOLAS, les Règles concernant les abordages ont une application globale qui inclut par conséquent la mer Méditerranée. Au 1^{er} septembre 1975 les Règles concernant les abordages avaient été acceptées par 65 Etats dont 13 Etats riverains de la Méditerranée, la Bulgarie, la Roumanie et l'U.R.S.S. Les Règles concernant les abordages (1972) dans leur version amendée avaient été, à la date du 1^{er} septembre 1975, acceptées par 18 Etats dont 3 Etats riverains de la Méditerranée, la Bulgarie, la Roumanie et l'U.R.S.S. et elles entreront en vigueur après leur acceptation par 15 Etats représentant 65 pour cent au moins de la marine marchande mondiale par unités de 100 tonnes et plus de jauge brute, mais pas avant le 1^{er} janvier 1976.

(ii) Réduction au minimum des dommages dus à la pollution

En 1971, on a apporté à la Convention de Londres sur les hydrocarbures de nouveaux amendements fixant des normes de construction pour les nouveaux navires-citernes, notamment en ce qui concerne le volume et les aménagements des citernes. Les nouvelles normes sont destinées à réduire au minimum l'épanchement des hydrocarbures en cas d'accidents en mer. Au 1^{er} septembre 1975, les amendements de 1971 avaient été acceptés par 13 Etats, y compris 4 Etats riverains de la Méditerranée. Aux termes de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, qui a été adoptée en novembre 1973 et ouverte à la signature en 1974, de nouvelles dispositions sont prévues concernant les normes de construction, d'inspection et de certification. Le champ d'application de la nouvelle Convention s'étendrait également de manière plus générale, en ce qui concerne les prescriptions de construction, d'équipement, d'inspection et de fonctionnement, aux navires-citernes destinés au transport des produits chimiques, tout en laissant aux divers Etats du pavillon la responsabilité de spécifications détaillées en matière de normes.

La Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (Convention sur l'intervention), adoptée à Bruxelles en novembre 1969, confirme le droit des Etats riverains en présence des "dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer" de prendre les mesures qui peuvent être nécessaires, y compris la destruction du navire et de sa cargaison, pour prévenir ou réduire ce danger. Selon la définition qui en est donnée les intérêts connexes de l'Etat riverain comportent la conservation des ressources biologiques de la mer, la protection de la faune sauvage et de la pêche dont dépendent les intéressés pour leur subsistance, ainsi que celle du patrimoine touristique et de la santé. Certaines procédures de déclaration et de consultation sont prévues par la Convention, bien que l'on puisse s'en dispenser en cas d'extrême urgence. La Convention sur l'intervention est entrée en vigueur en mai 1975 et à la date du 1^{er} septembre 1975, elle a été ratifiée par 20 Etats dont 6 Etats riverains de la Méditerranée et l'U.R.S.S.

Au titre du Protocole relatif à l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par des substances autres que les hydrocarbures, adopté à Londres en novembre 1973 et ouvert à la signature en janvier 1974, les dispositions de la Convention de Bruxelles sur l'intervention s'étendraient à la pollution ou aux risques de pollution par des substances autres que les hydrocarbures. Le protocole entrera en vigueur 90 jours après son acceptation par 15 Etats, sous réserve que la Convention sur l'intervention elle-même soit déjà entrée en vigueur. Au 1^{er} septembre 1975 le protocole avait été signé par 10 Etats dont un Etat riverain de la Méditerranée et l'U.R.S.S. Aucune ratification n'avait été reçue à cette date.

(iii) Coopération en vue d'éliminer la pollution

Jusqu'à présent, aucune action n'a été menée sur le plan global pour aborder ce problème que les initiatives régionales et locales semblent mieux à même de résoudre. La récente Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires prévoit toutefois des dispositions pour la déclaration des incidents et des déversements non autorisés d'hydrocarbures et d'autres substances nocives, à la fois à l'Etat du pavillon du navire intéressé et à tout autre Etat que cela pourrait affecter.

(iv) Responsabilité et indemnisation

La Convention internationale concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, adoptée en octobre 1957, limite la responsabilité des propriétaires pour les dommages causés par leurs navires, en l'absence d'obligation ou de négligence, à un maximum de 7 millions de dollars E.U. La Convention ne vise pas de manière spécifique les dommages causés par la pollution, bien qu'elle soit applicable à de tels cas. La Convention a une application globale et est entrée en vigueur en mai 1968. A l'heure actuelle, elle a été ratifiée par quelque 22 pays, y compris six Etats riverains de la Méditerranée (Algérie, Egypte, Espagne, France, Israël et Syrie).

La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention sur la responsabilité de la pollution par les hydrocarbures), adoptée à Bruxelles en 1969, impute à tout propriétaire la responsabilité jusqu'à un plafond maximum pour tous dommages dus à la pollution par des épandements ou des déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire lui appartenant dans le territoire ou les eaux territoriales de toute partie contractante. Cette convention est entrée en vigueur en juin 1975 et au 1^{er} septembre 1975, elle avait été ratifiée par 17 Etats, dont 6 Etats riverains de la Méditerranée et l'U.R.S.S. Le problème de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures fait l'objet de la Convention internationale portant établissement d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée sous les auspices de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) en 1971. La Convention institue un fonds international permettant d'assurer une indemnisation totale et adéquate de toutes les victimes de la pollution par les hydrocarbures sur la base d'une entière responsabilité. Le fonds est alimenté essentiellement par des contributions versées par les destinataires des expéditions qui reçoivent plus d'un certain volume d'hydrocarbures par an. Au 1^{er} septembre 1975, la Convention avait été ratifiée par 6 Etats, dont 2 Etats riverains de la Méditerranée. Elle doit pour être appliquée recevoir au total huit ratifications ou adhésions, en plus des autres conditions.

La question de la responsabilité civile pour les dommages causés par des incidents nucléaires a fait l'objet de trois conventions pendant la dernière décennie. La Convention internationale relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires, signée à Bruxelles en 1962, a tenté d'imputer l'entière responsabilité des incidents aux exploitants des navires nucléaires, y compris les navires de guerre et autres bâtiments de l'Etat. La Convention n'avait reçu que trois ratifications et trois adhésions à la date du 1^{er} septembre 1975 et n'avait encore pu entrer en vigueur à cette date. Une nouvelle Convention relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, signée à Vienne en 1963 et imputant

aux exploitants l'entière responsabilité des dommages causés par leurs installations nucléaires, n'est pas non plus entrée en vigueur car elle n'avait reçu que sept ratifications au 1^{er} septembre 1975. La Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, signée à Paris en 1960, impute entièrement et exclusivement aux exploitants la responsabilité des dommages provoqués par les installations nucléaires. Elle a été ratifiée au 1^{er} septembre 1975 par 10 pays, dont 5 Etats riverains de la Méditerranée, et est entrée en vigueur en août 1966. Elle a été modifiée en janvier 1964 par un protocole supplémentaire appliqué en avril 1968. Une convention complémentaire à la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire (1963), entrée en vigueur en décembre 1974, avait été, au 1^{er} septembre 1975, ratifiée par 6 Etats, dont 2 Etats riverains de la Méditerranée. La convention complémentaire avait été modifiée en janvier 1964 par un protocole supplémentaire, entré en vigueur en même temps.

La Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, adoptée à Bruxelles en décembre 1971, est destinée à faire disparaître certaines contradictions entre la Convention signée à Paris en 1960 et d'autres conventions traitant de la responsabilité générale en droit maritime, selon lesquelles cette responsabilité incombe aux propriétaires de navires. La nouvelle convention déchargera les tiers de la responsabilité générale encourue au titre du droit maritime lorsque l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable des dommages provoqués par un tiers en vertu des conventions de Paris ou de Genève, ou de la juridiction nationale. La convention est entrée en vigueur en juillet 1975 et au 1^{er} septembre 1975, elle avait été ratifiée par 5 Etats, dont 2 Etats riverains de la Méditerranée.

2.3 Pollution due aux Opérations menées au fond des mers et sur le Plateau continental

La Convention sur la haute mer, adoptée à Genève en 1958, stipule que tout Etat est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipelines, ou résultant de l'exploration et de l'exploitation du sol et du sous-sol sous-marin. Des renseignements ont déjà été communiqués au paragraphe 2.1.1 en ce qui concerne le champ d'application de la Convention et la participation.

La Convention sur le plateau continental, également adoptée à Genève en 1958, interdit entre autres toute gêne injustifiable à la navigation, à la pêche ou à l'exploration et à l'exploitation des ressources biologiques de la mer, faisant suite à l'exploration et à l'exploitation de ses ressources naturelles. Aux termes de la Convention, les Etats riverains sont également tenus de prendre toutes les mesures appropriées pour assurer la protection des ressources biologiques de la mer contre les agents étrangers dans les zones de sécurité qu'il convient d'établir autour des installations du plateau continental. La Convention stipule également d'autres mesures préventives, telles que des dispositions concernant l'annonce de la construction d'installations, l'entretien, le signalement des installations abandonnées ou non utilisées, et le choix de sites éloignés des routes maritimes pour y implanter des installations. La Convention s'applique aux zones du plateau continental s'étendant au delà de la mer territoriale dans le monde entier. Cette Convention est entrée en vigueur en juin 1964 et, au 1^{er} septembre 1975, elle avait été ratifiée par 8 Etats, y compris 3 Etats riverains de la Méditerranée, la Bulgarie, la Roumanie, l'U.R.S.S. Elle a également été signée, mais non ratifiée, par 3 Etats riverains de la Méditerranée, à savoir l'U.R.S.S., la Pologne et l'Ukraine.

2.4 Pollution provenant de déversements côtiers et d'autre origine tellurique

Jusqu'à présent, on n'a conclu au niveau global aucune Convention

1/ La Convention définit les limites du plateau continental comme étant ou "au delà de cette limite, jusqu' au point où la profondeur des mers permet l'exploitation naturelle des dites régions..."

individuellement, soit collectivement, pour prévenir et contrôler la pollution transfrontières. Un des fondements des Principes de l'OCDE est le principe de la non-discrimination qui implique l'adoption et l'application de lois, normes, principes et d'une protection non discriminatoire entre pollution transfrontières et pollution inférieure et qui, en particulier, consacre l'existence de droits égaux à être entendu lors des enquêtes publiques préalablement à l'adoption de propositions nouvelles etc.. et de droits égaux à être en justice relativement aux dommages causés. Dans le cas de projets susceptibles de provoquer une pollution transfrontières, les pays devront fournir des informations aux pays concernés, entamer des consultations à la requête de ces derniers et s'abstenir de mettre en oeuvre les projets en question avant d'avoir fourni lesdites informations et laissé un délai suffisant pour les consultations. Les Principes incluent également des dispositions concernant le système d'alerte en cas de danger de pollution, la coopération pour la prévention des incidents et les opérations de nettoyage en cas d'urgence ainsi que les échanges d'informations et données et la coopération dans le domaine de la recherche.

Dans les zones affectées par la pollution transfrontières, les pays concernés devront envisager la mise sur pied de systèmes ou réseaux conjoints de contrôle ainsi que la création de commissions internationales ou le renforcement des institutions existantes. Dans le cas où la pollution transfrontières fait naître des conflits qui ne peuvent être réglés par voie de négociations, il serait bon de prévoir des instruments juridiques aptes à régler lesdits conflits d'une manière prompte, efficace et définitive.

Le titre final des Principes de l'OCDE traite des accords internationaux. Les pays devront s'efforcer de conclure, le cas échéant, des accords bilatéraux ou multilatéraux conformément aux Principes et de mettre en application les accords déjà conclus. De tels accords devraient comporter des mesures efficaces de prévention et de contrôle sur la base du principe "qui pollue, paie" et pourraient inclure des dispositions destinées à faciliter l'indemnisation pour dommages causés par la pollution ainsi que les échanges d'informations et les consultations.

Les Principes de l'OCDE ont été adoptés sur recommandation du Conseil de l'OCDE au sein duquel sont représentés 24 Etats, dont 5 Etats riverains de la Méditerranée (Espagne, France, Grèce, Italie et Turquie). Le représentant de l'Espagne devait adopter une position réservée quant aux titres qui traitent de la solidarité internationale, des droits égaux à être entendus et de l'information ainsi que des consultations. Les Principes, qui ne constituent pour le moment qu'une Recommandation du Conseil, ne lient pas les Etats Membres; ils expriment, toutefois, un accord pour ainsi dire unanime de ces derniers.

3.3 Propositions présentées à la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et "Texte unique de négociation" (officieux)

De très nombreuses propositions visant, pour l'avenir, des mesures législatives internationales pour le contrôle de la pollution marine ont été présentées au cours des débats du Comité des utilisations pacifiques du fond des mers et des océans au delà des limites de la juridiction nationale - lequel faisait fonction de comité préparatoire de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer - et au cours des premières sessions de la Conférence proprement dite.

La plupart des propositions prennent la forme d'une convention générale, en vertu de laquelle tous les Etats sont tenus de coopérer à l'élaboration et à la mise en forme d'autres conventions et à l'établissement de critères, de normes et de procédures prévues par la convention.

A cet égard, la grande majorité des propositions reconnaissent la nécessité de promouvoir une action concertée au plan régional au même titre qu'au plan global et national, notamment lorsqu'il s'agit de mers semi-fermées et d'autres zones également vulnérables. Certains projets soulignent le besoin éventuel d'adjoindre des variantes régionales aux normes globales, indépendamment des mesures de caractère purement régional. La plupart des textes comportent une disposition préconisant la promotion de la coopération scientifique et l'octroi d'une assistance technique aux pays en voie de développement, notamment dans les domaines de la formation et de l'équipement, avec, dans certains cas, une aide financière. Nombre des propositions comportent également une disposition générale redéfinissant la responsabilité des Etats pour les dommages dus à la pollution provoqués dans le territoire

d'autres Etats et, dans certains cas, dans le milieu marin au delà de la zone relevant de la juridiction nationale.

En présence du grand nombre de propositions visant tous les aspects du droit de la mer et poussé par la nécessité de centrer les débats sur certains points litigieux, la Conférence, lors de sa 55ème réunion en avril 1975, décidait de demander aux présidents de chacune des trois commissions principales de préparer un texte unique de négociation (officieux) couvrant les sujets confiés à leur commission respective de manière à créer un instrument de procédure susceptible de servir de point de départ officieux pour négocier. Le texte en question n'affecte en rien les propositions déjà formulées par les délégations ni le droit des délégations d'introduire des amendements ou bien de nouvelles propositions.

Le texte unique de négociation (officieux) présenté par le président de la Troisième Commission pose pour principe que les Etats ont pour obligation générale d'assurer la protection et la préservation de l'environnement marin et de prévenir, réduire et contrôler la pollution marine, qu'elle qu'en soit l'origine; ils sont d'autre part tenus de reconnaître le droit souverain des autres Etats d'exploiter leurs ressources naturelles dans le cadre de leurs politiques de l'environnement. Le texte officieux formule, dans l'ensemble, des dispositions générales et dispose que les Etats sont tenus de coopérer au niveau global et, le cas échéant, au niveau régional, à l'élaboration d'autres règlements, critères, normes et procédures recommandés, compatibles avec les termes de la convention. Les Etats, en appliquant les mesures prévues par la Convention, doivent strictement s'abstenir de simplement déplacer les dommages ou les dangers de pollution d'une région à l'autre ou d'une partie de l'environnement à l'autre.

Selon le texte officieux les Etats seraient tenus d'instituer, au niveau national, des contrôles sur les sources telluriques de pollution marine, sur la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du fond des mers ainsi que provenant des installations placées sous leur juridiction et enfin sur les immersions de déchets et autres matières. Dans chaque cas il est envisagé de prendre des mesures complémentaires au niveau régional en harmonisant les politiques nationales ou en instituant au niveau régional des règlements, critères, normes et procédures recommandés. Les mesures relatives à la prévention de la pollution résultant d'activités menées au fond des mers internationales sont prévues dans la Première Partie du Texte unique de négociation (officieux).

En ce qui concerne la pollution par les navires, les Etats sont tenus, pour les navires de leur pavillon, au plan international, de définir des normes et critères et au plan national d'édicter des lois et règlements qui ne devront pas être moins efficaces que les normes et critères internationaux sus-mentionnés. Des lois et règlements encore plus rigoureux peuvent être édictés par les Etats riverains relativement aux navires qui se trouvent dans leurs eaux territoriales, encore que dans l'intérêt du trafic maritime international, les Etats riverains en question doivent se conformer aux normes et critères internationaux. Dans les régions où les normes internationales reconnues s'avèrent inadéquates et là où une zone particulière exige que soient appliquées des mesures coercitives spéciales, les Etats riverains peuvent demander à l'organisation internationale compétente de reconnaître ladite région comme "région spéciale". Toutefois, rien ne doit affecter l'instauration d'un système législatif de protection, approprié et non discriminatoire dans les régions où les conditions climatiques rigoureuses créent des dangers exceptionnels pour la navigation ainsi que dans les zones très vulnérables du point de vue de l'écologie.

Le texte officieux comporte un certain nombre de projets d'articles portant sur les mesures de contrôle, en se référant spécialement aux droits des Etats riverains. La mise en application de mesures de contrôle sur la pollution marine d'origine tellurique, sur la pollution provenant d'activités menées sur le plateau continental et d'origine atmosphérique relève de la compétence des Etats; le contrôle de la pollution provenant d'activités menées au fond des mers internationales relève de la compétence de l'Autorité internationale des fonds marins en collaboration avec les Etats du pavillon.

Le contrôle des immersions doit être assuré par chaque Etat pour ce qui est de son territoire; par l'Etat du pavillon et l'Etat riverain, en ce qui concerne les immersions opérées dans sa

zone économique ou sur son plateau continental et par l'Etat où se trouve le port d'embarquement des déchets immergés. En ce qui concerne les déversements opérés par des navires, l'application des normes et critères internationaux est de la compétence de l'Etat du pavillon et de l'Etat riverain pour ce qui est des navires navigant dans ses eaux territoriales et des navires en escale dans ses ports si l'Etat en question a des motifs raisonnables de penser que lesdits navires ont opéré des déversements en violation des normes et critères internationaux à une certaine distance de ses côtes. L'Etat riverain peut également procéder à une enquête sur la violation supposée et éventuellement infliger des sanctions à la demande d'un autre Etat si les navires considérés ont illégalement opéré des déversements à une certaine distance des côtes de l'Etat demandeur. En vertu des dispositions du texte officieux il ne peut être infligé que des sanctions d'ordre financier par les Etats riverains.

Le texte comporte également des dispositions relatives au droit des Etats riverains de demander des renseignements aux navires contrevenant navigant à une certaine distance de leur côte et d'arrêter, d'arraisonner et d'inspecter lesdits navires. Dans le cas où le navire contrevenant fait, sans y être forcé, escale dans un de ses ports, ou à l'un de ses terminaux au large, un Etat, dont la conviction est fondée sur des motifs raisonnables, sera tenu d'enquêter sur toutes infractions aux normes et critères internationaux, quel que soit le lieu où elles ont été commises et d'en donner notification à l'Etat du pavillon et à tout Etat affecté par les infractions considérées.

Le texte officieux comporte également des dispositions relatives à la responsabilité et aux obligations des navires de guerre et navires autres que des navires de commerce appartenant à l'Etat. Les dispositions de la Convention sont applicables sans préjudice des obligations spécifiques assumées au titre de conventions et accords spéciaux conclus suivant les Principes généraux de la convention-cadre.

4 CONVENTIONS EXISTANTES AU PLAN REGIONAL 1/

A l'exception de déclarations générales d'intention contenues dans les traités bilatéraux relatifs aux limites territoriales ou aux pêches, la conclusion d'arrangements touchant le contrôle de la pollution marine au plan régionale constitue un fait relativement récent. De même que l'on peut discerner une tendance à suivre un plan d'action d'ensemble dans les propositions actuellement à l'étude en vue d'élaborer de nouvelles conventions au niveau global, l'on peut constater également une orientation similaire au niveau régional depuis les accords plus récents relatifs aux aspects isolés du problème jusqu'aux accords régionaux généraux qui traitent sur un plan d'ensemble de la protection de l'environnement marin.

4.1 Pollution par les substances radio-actives

(a) Mesures générales de contrôle

Le Traité établissant la Communauté européenne de l'énergie atomique (Traité de l'Euratom), signé à Rome en 1957, traite entre autres du problème général de l'environnement et de la protection de la santé contre la contamination par les substances radio-actives. Le Traité a institué une commission qui a pour tâche d'établir des normes de base, y compris les concentrations maximales admissibles de contamination, pour assurer la protection des travailleurs et du public, normes que les Etats Membres doivent faire en sorte de ne pas excéder. Le Traité stipule que les Etats Membres feront rapport sur les mesures prises et confère à la commission certains pouvoirs d'enquête, voire dans ces circonstances spéciales des pouvoirs plus directs. Par exemple, en cas d'urgence, la commission peut inviter un Etat Membre à prendre des mesures dans des délais spécifiés pour éviter que l'on

1/ On trouvera à l'Annexe IV des détails supplémentaires concernant l'état de participation aux conventions et accords cités dans la partie ci-dessous.

excède les normes de base et peut assurer l'exécution de cette décision en saisissant la Cour de justice de la Communauté. La commission doit aussi être consultée à l'avance sur toute proposition concernant le rejet de déchets radio-actifs, et doit examiner ces propositions pour déterminer si elles risquent d'entraîner une contamination des eaux, du sol ou de l'atmosphère d'un autre Etat.

Le Traité est entré en vigueur en janvier 1958 et s'applique aux territoires européens des Etats Membres, c'est-à-dire à l'heure actuelle la Belgique, le Danemark, la France, la République fédérale d'Allemagne, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, ainsi qu'aux pays non européens relevant de leur juridiction. Le Traité de l'Euratom intéresse la zone méditerranéenne, à la fois par sa portée géographique et comme modèle en matière de réglementation.

(b) Etablissement de zones dénucléarisées

Le Traité sur l'Antarctique, signé en 1959, vise à protéger l'Antarctique, région particulièrement vulnérable, contre une contamination excessive en interdisant les explosions nucléaires et le rejet de déchets radio-actifs dans la région, au même titre que les essais de tout autre type d'armes. Le Traité est entré en vigueur en juin 1961 et à la date du 1^{er} septembre 1975, 18 Etats y ont maintenant adhéré, y compris un Etat riverain de la Méditerranée. Le Traité semblerait présenter un intérêt limité pour la zone méditerranéenne, si ce n'est qu'il fournit un exemple d'interdiction du rejet de déchets radio-actifs dans une région qui est particulièrement vulnérable du fait de ses caractéristiques physiques.

Le Traité visant l'interdiction des armes nucléaires en Amérique latine, signé à Mexico en 1967, est entré en vigueur en avril 1968, fait de l'Amérique latine une zone dénucléarisée sur le plan militaire. Il est interdit de produire, de posséder et d'essayer des armes nucléaires dans cette région. Les explosions nucléaires à des fins pacifiques sont autorisées, mais les Etats Membres sont tenus d'en informer à l'avance l'organisme régional de contrôle et de fournir tous les renseignements nécessaires sur les effets possibles des retombées radio-actives. Ce traité n'intéresse la zone méditerranéenne que comme exemple des mesures de contrôle que l'on peut exercer sur la contamination par les substances radio-actives.

(c) Responsabilité en matière de dommages nucléaires

On a déjà évoqué précédemment la Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, signée à Paris en 1960, modifiée en 1964 et complétée par une nouvelle convention en 1963, à propos de la responsabilité en matière de dommages résultant d'accidents maritimes. La Convention s'applique à toutes les formes de dommages provoqués par l'énergie nucléaire et n'est pas limitée aux transports maritimes. Bien qu'elle n'ait qu'une portée régionale, son application étant limitée à la zone européenne, d'autres pays situés à l'extérieur de cette zone en ont accepté volontairement les principes fondamentaux.

4.2 Coopération en cas d'urgence due à la pollution

Si la prévention des urgences provoquées par la pollution imputable aux incidents de la navigation peut à juste titre faire l'objet d'un système de contrôle global, la coopération visant à faire face à l'urgence et à éliminer l'épanchement est essentiellement une question d'intérêt régional. Jusqu'à présent, les arrangements régionaux conclus à cet effet ont été limités aux interventions en cas d'urgences dues à la pollution par les hydrocarbures.

L'Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par les hydrocarbures, par exemple, qui a été signé à Bonn en 1969, prévoit l'échange de renseignements sur l'existence des dangers de pollution par les hydrocarbures et l'assistance mutuelle entre les parties contractantes pour faire face à de tels dangers. Le champ d'application de l'Accord s'étend à la mer du Nord, à ses atterrages occidentaux et à la Manche, et aux fins d'application de l'Accord, cette région est répartie en zones administratives dans lesquelles une ou plusieurs des parties a la responsabilité majeure

des évaluations initiales et des mesures à prendre en cas de danger de pollution par les hydrocarbures. Chaque partie contractante est tenue d'inviter les capitaines des navires et aéronefs battant son pavillon à rendre compte des dangers réels ou potentiels de pollution. Afin de permettre au dispositif de coopération de fonctionner de manière harmonieuse en cas d'urgence, les parties sont priées d'échanger des renseignements sur la structure des organisations nationales qui doivent faire face à ces urgences, y compris les autorités compétentes auxquelles il convient de s'adresser le cas échéant. L'Accord, qui est entré en vigueur en 1969, a été ratifié par **les 8 Etats signataires, dont un Etat riverain de la Méditerranée (France).**

De manière analogue, un Accord de coopération concernant les mesures à prendre pour lutter contre la pollution des mers par les hydrocarbures, signé à Copenhague en 1971, traite de la coopération régionale dans les eaux situées au large des côtes des pays scandinaves.

L'Accord scandinave diffère de l'Accord de Bonn en ce qu'il n'établit aucune zone de responsabilité majeure. Par ailleurs, l'Accord scandinave va plus loin que l'Accord de Bonn en stipulant que chaque partie contractante doit créer un service de secours chargé de lutter contre les dangers de pollution et se consulter avec les autres parties contractantes en vue de choisir des sites favorables à l'entreposage des matériaux et de l'équipement servant à éliminer les produits pétroliers. L'Accord, à la différence de celui de Bonn, prévoit également une coopération mutuelle pour l'application des mesures de contrôle sur la pollution par les hydrocarbures, tant au niveau international qu'à l'échelon national. Les parties à l'Accord scandinave, qui est entré en vigueur en octobre 1971, sont le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède. L'Accord de 1971 se substitue à un accord analogue, mais plus limité, signé entre les mêmes parties en 1967.

L'Accord de Bonn et l'Accord scandinave intéressent tous deux la zone méditerranéenne, car ils peuvent servir de modèles de coopération régionale lors des opérations visant à combattre la pollution en cas d'urgence.

4.3 Pollution due aux immersions de déchets

La Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, signée à Oslo en 1972, prévoit le contrôle des immersions dans l'océan, dans la zone de l'Atlantique Nord-Est. Au titre de cette convention, les déchets sont répartis en trois catégories. Il est strictement interdit d'immerger en mer les substances incluses dans la première catégorie, telles que le mercure et les plastiques persistants, sauf en cas de danger pour la sécurité des navires ou pour la vie humaine. Les déchets inclus dans la deuxième catégorie ne peuvent être rejetés en mer que sur délivrance d'un permis spécial par l'autorité nationale compétente, et dans le cas de substances susceptibles d'entraver la pêche ou la navigation, celles-ci doivent être immergées en eau profonde. L'immersion des autres substances est subordonnée à la délivrance d'un permis général. La Convention comporte une annexe où figure une liste des renseignements voulus et des éléments dont il convient de tenir compte en accordant les permis. Les autorités sont notamment invitées à tenir compte de l'effet des immersions proposées sur la navigation, la pêche et les activités récréatives, etc., ainsi que de la possibilité pratique de trouver d'autres moyens d'éliminer les déchets. Les autorités nationales doivent tenir à jour des registres où figurent les opérations d'immersions autorisées et faire rapport périodiquement à la Commission internationale dont la création est prévue par la Convention. Cette Commission, formée de représentants de chaque partie contractante, a pour fonction de surveiller l'application de la Convention et l'état général de la pollution dans la zone de la Convention, et doit recommander des amendements aux annexes techniques en cas de nécessité. Bien que les dispositions prévues par la Convention soient limitées au contrôle des opérations d'immersion, le préambule et les obligations générales envisagent éventuellement l'extension de son champ d'application à d'autres formes de pollution, y compris la pollution d'origine tellurique. L'exécution des dispositions de la Convention est confiée aux diverses autorités nationales, qui doivent appliquer les règlements à leurs propres navires et à tous ceux qui procèdent à des immersions dans leurs eaux territoriales ou embarquent des déchets dans leurs ports aux fins d'immersion en mer.

La Convention, qui a été signée par 13 Etats, est entrée en vigueur en avril 1974. Au 1^{er} septembre 1975, la Convention avait été ratifiée par 8 Etats, dont 2 Etats riverains

de la Méditerranée. La zone d'application de la Convention est définie par des coordonnées géographiques et inclut l'Atlantique Nord-Est jusqu'au détroit de Gibraltar. La Convention intéresse la zone méditerranéenne comme exemple des mesures de contrôle régional qu'il est possible d'imposer sur les immersions dans l'océan.

La Convention sur l'exercice de la pêche dans l'Atlantique Nord, signée à Londres en 1967, inclut également une disposition traitant d'un type d'immersion. Au titre de la Convention, il est interdit aux navires (principalement, mais non exclusivement les bateaux de pêche, les bateaux-mères et les navires de ravitaillement) d'immerger dans la mer tout article ou toute substance susceptible d'entraver la pêche, de nuire ou de causer des dommages au poisson, aux engins ou aux bateaux de pêche. La Convention, qui s'applique aux eaux de l'Atlantique et de l'Arctique et des mers adjacentes, comme indiqué par les coordonnées géographiques figurant en annexe, avait été ratifiée ou approuvée par 8 Etats au 1^{er} septembre 1975, dont 2 Etats riverains de la Méditerranée; elle doit entrer en vigueur 90 jours après sa ratification ou son approbation par 10 Etats. Ses dispositions n'intéressent la zone méditerranéenne que dans la mesure où elles peuvent servir de modèle à des clauses analogues se rapportant directement à cette zone. Toutefois, cette question tombera en partie sous le coup des dispositions de la Convention de l'OMCI pour la prévention de la pollution par les navires (la Méditerranée y est envisagée comme une zone spéciale) lorsque cette convention entrera en vigueur.

4.4 Pollution d'origine tellurique

La Convention pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique a été adoptée à Paris en février 1974 et ouverte à la signature en juin 1974. La Convention vise à contrôler dans l'Atlantique Nord-Est la pollution d'origine tellurique qui est définie comme étant la pollution provoquée dans les zones maritimes par les cours d'eaux, par les déversements côtiers (y compris par les pipelines) et par les structures artificielles placées sous la juridiction d'une partie contractante. Les parties contractantes s'engagent à éliminer, le cas échéant par étapes, la pollution provoquée par les substances énumérées dans la première partie de l'Annexe A, à limiter rigoureusement la pollution provoquée par les substances énumérées dans la deuxième partie et à cet effet à mettre en oeuvre des mesures et des programmes conjoints ou séparés. Ces programmes et mesures devront inclure des normes et des règlements relatifs à la qualité de l'environnement, aux déversements - tant déversements directs que déversements par l'intermédiaire des cours d'eaux - et au contrôle des produits. Les parties contractantes devront également adopter les mesures nécessaires pour prévenir et, le cas échéant, éliminer la pollution par les substances radio-actives énumérées dans la troisième partie de l'Annexe A.

La Convention comporte en outre des dispositions générales pour la réduction de la pollution existante et la prévention de pollutions nouvelles d'origine tellurique, pour la lutte contre les dangers de dispersion de la pollution au delà des limites de la région entre autres en mettant sur pied des programmes communs de recherche et en instaurant un système permanent de surveillance pour la région considérée. Dans le cas où la pollution est susceptible d'affecter d'autres parties contractantes, chacune des parties concernées peut requérir des consultations en vue de la conclusion d'accords sous-régionaux (accords de coopération).

Il est institué, au titre de la Convention, une commission chargée de superviser sa mise en application et d'élaborer et d'adopter les mesures et programmes requis à cet effet. Cette commission est également habilitée à adopter des recommandations pour l'introduction d'amendements à l'annexe technique de la Convention, sous réserve de l'approbation des Etats en vertu d'une clause d'acceptation tacite. Un arbitrage, prévu aux termes des normes énoncées à l'Annexe B, peut être exercé à la requête de toute partie à un litige. La Convention est ouverte à la signature de la Communauté économique européenne ainsi que des Etats riverains pris séparément et, une fois entrée en vigueur, elle sera ouverte pour adhésion aux Etats situés en amont des cours d'eaux qui se déversent dans la zone visée par la Convention.

La zone d'application de la Convention est définie selon les coordonnées géographiques identiques à celles de la Convention d'Oslo de 1972 sur la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersions effectuées par les navires et les aéronefs. A la date du 1er septembre 1975 la Convention de Paris avait été signée par 13 Etats, dont deux Etats riverains de la Méditerranée et par la Communauté européenne; elle n'avait reçu à cette date aucune ratification.

4.5 Mesures de Contrôle Applicables aux Produits

L'Accord européen sur la limitation de l'emploi de certains détergents dans les produits de lavage et de nettoyage, ouvert à la signature sous les auspices du Conseil de l'Europe à Strasbourg en 1968, stipule que les parties contractantes doivent adopter des mesures pour faire en sorte que les produits de lavage et de nettoyage contenant des détergents synthétiques jugés globalement biodégradables à moins de 80 pour cent ne soient pas commercialisés sur leur territoire. L'Accord est entré en vigueur en février 1971, et l'on compte 2 Etats riverains de la Méditerranée parmi les parties contractantes.

L'idée d'exercer une protection sur l'environnement en imposant des mesures de contrôle sur les produits et les procédés de fabrication a été reprise par d'autres institutions régionales telles que la Communauté économique européenne, qui a entrepris d'agir dans les domaines suivants: les additifs des combustibles, la biodégradabilité des détergents et l'établissement de normes de production tenant compte des exigences de l'environnement pour l'acier, la pulpe et la pâte à papier, les produits chimiques, la pétrochimie et les industries productrices d'énergie. Des programmes analogues sont élaborés par le Conseil d'assistance économique mutuelle (CMEA). Dans le préambule de la Convention d'Oslo sur les immersions, on a également mis l'accent sur la mise au point de produits et de procédés qui réduisent au minimum la nécessité d'éliminer des déchets.

4.6 Accords régionaux à caractère général

(a) Zone de la Baltique

En mars 1974 les représentants de 7 pays riverains de la mer Baltique, réunis à Helsinki, ont adopté la Convention pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique. Cette Convention a pour objet d'instituer un contrôle sur la pollution marine de toute origine qui affecte la zone de la mer Baltique, y compris la pollution d'origine tellurique, que les polluants soient déversés directement dans la mer ou qu'ils atteignent celle-ci par l'intermédiaire de voies d'eaux intérieures ou de l'atmosphère. La Convention s'applique également non seulement à la haute mer mais aussi aux mers territoriales de chaque Etat contractant. Bien que la Convention ne s'applique pas directement aux navires de guerre ni à tous autres navires et aéronefs navals militaires ou appartenant au Gouvernement et n'ayant pas un caractère commercial, les parties s'engagent à appliquer les dispositions de la Convention à tels navires et aéronefs dans la mesure où elles correspondent à leurs caractéristiques d'exploitation. Outre l'obligation fondamentale de prendre des mesures appropriées, individuellement et conjointement, pour protéger l'environnement de la mer Baltique contre la pollution et le renforcer, la Convention comprend des dispositions touchant les sources spécifiques de pollution. En ce qui concerne la pollution d'origine tellurique, les parties doivent s'opposer à l'introduction dans la Baltique de certaines substances dangereuses énumérées dans l'Annexe I, telles que le DDT et les diphenyles chlorés, tant par voie directe que par l'intermédiaire de l'atmosphère ou de voies d'eau intérieures. Elles sont aussi tenues de prendre des mesures, entre autres l'obtention préalable de permis spéciaux pour limiter la pollution du milieu marin par certaines substances nocives énumérées dans l'Annexe II de la Convention, et à cet effet elles doivent coopérer à l'élaboration et à l'adoption de programmes, directives, normes et règlements spécifiques y compris de mesures de contrôle sur les produits; elles doivent aussi s'efforcer d'utiliser les meilleurs moyens disponibles pour diminuer la pollution par voie atmosphérique par de telles substances dangereuses.

Les parties contractantes doivent s'efforcer d'atteindre les buts et de réaliser les critères définis dans l'Annexe III de la Convention en ce qui concerne les substances nocives sur un plan général. Lorsque les déversements sont effectués par l'intermédiaire de voies d'eaux internationales les parties intéressées doivent prendre conjointement les mesures appropriées.

En ce qui concerne la pollution provenant des navires, y compris celle qui est causée par les hydrocarbures, par les substances nocives liquides en masse, par les eaux d'égouts et les ordures, la Convention de la Baltique inclut dans l'Annexe IV les dispositions et les normes de la Convention OMCI de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires dans la mesure où elle s'applique à des zones spéciales et il est établi des dates limites pour la mise en application de ces dispositions et normes. En dehors des normes établies pour les raccords de déversement d'égouts, l'Annexe ne comporte pas de normes générales relatives aux constructions. En ce qui concerne les substances nocives placées dans des emballages, des dispositions sont incluses seulement touchant la mise en application de règlements uniformes appropriés aussitôt que possible et la notification des accidents ainsi que l'intention de charger ou de décharger certaines substances. Sur un plan plus général relativement à la pollution par les navires, les parties contractantes s'accordent pour coopérer à amener l'IMCO à entreprendre une action concernant les règlements applicables dans la zone pour prévenir les abordages et la signalisation par radio des navires susceptibles de causer un danger potentiel de pollution dans la même zone. Les parties contractantes s'accordent également pour s'assister entre elles dans l'exécution des enquêtes sur les infractions aux mesures anti-pollution existantes.

La Convention stipule des mesures spéciales à prendre pour prévenir la pollution due aux bateaux de plaisance. En ce qui concerne les immersions, comme source de pollution marine, la Convention interdirait toutes ces opérations à l'exception de l'immersion des rejets de dragues, qui serait sujette à une autorisation spéciale préalable délivrée par l'autorité nationale, conformément aux directives énoncées dans une annexe à la Convention, et des cas où la sécurité des navires serait compromise ou bien où des vies humaines seraient en danger. Les parties contractantes doivent également prendre toutes mesures appropriées afin de prévenir la pollution de la zone résultant de l'exploration et de l'exploitation du fond de la mer et devrait faire en sorte que l'on dispose d'un équipement de nettoyage adéquat en cas d'urgence.

Pour terminer la Convention esquisse pour lutter contre la pollution, en cas d'urgence, un système de coopération dont les détails sont exposés dans l'annexe de la Convention, ce qui permet une révision et une mise à jour plus faciles.

Pour ce qui est des dispositions institutionnelles, la Convention porte création d'une Commission de protection de l'environnement marin de la Baltique formée des représentants des parties contractantes qui aurait notamment pour tâches de superviser l'application de la Convention, d'étudier et de recommander des amendements à cette Convention et à ses annexes; de définir les critères et les objectifs du contrôle de la pollution; de recevoir et traiter les données scientifiques et statistiques pertinentes; de promouvoir la recherche et l'adoption des mesures supplémentaires permettant de protéger l'environnement marin de la zone. La Convention inclut aussi des dispositions financières. La Commission, dont le budget sera alimenté à parts égales par les parties contractantes, et des articles traitant de la coopération scientifique et technologique, ainsi que de la responsabilité publique pour les dommages résultant des infractions aux clauses de la Convention. La Convention fait un usage considérable des annexes techniques qui, bien que faisant partie intégrante de la Convention, peuvent être plus rapidement et plus facilement amendées et mises à jour à mesure des projets technologiques et de l'évolution des conditions, sans qu'il soit nécessaire de modifier le corps de la Convention. En tel cas, toute partie contractante peut proposer des modifications aux annexes. Ces propositions doivent être examinées par la Commission et, si elles sont acceptées à l'unanimité, elles peuvent être communiquées aux diverses parties contractantes et entrer en vigueur à la fin d'une période déterminée au préalable, sous réserve d'objection formulée par toute partie contractante pendant ce délai.

La Convention s'applique à la mer Baltique telle qu'elle est définie en termes de coordonnées géographiques. Au 1er septembre 1975, la Convention avait été signée par sept Etats dont l'URSS et avait été ratifiée par un seul Etat (la Finlande). La Convention n'entrera en vigueur qu'après sa ratification par les sept Etats riverains de la mer Baltique.

Bien que la situation et les conditions qui prévalent dans la zone de la Baltique puissent à certains égards imposer des mesures plus rigoureuses que celles qui seraient nécessaires dans le cas de la zone méditerranéenne, et bien que la situation économique des Etats riverains de la Baltique soit telle qu'il est plus facile de lui appliquer des mesures plus restrictives que celles qui seraient acceptables dans d'autres zones, la Convention sur la protection de l'environnement marin de la zone de la Baltique constitue pourtant un modèle particulièrement utile d'action régionale dans la zone méditerranéenne.

(b) Europe

Mention a déjà été faite de l'action entreprise par la Communauté européenne dans le domaine du contrôle des produits et des procédés. Cette action fait partie de la mise en oeuvre du premier programme d'action des Communautés européennes en matière d'environnement approuvé par le Conseil de novembre 1973.

Le programme d'action définit un certain nombre d'objectifs et de principes y compris le principe selon lequel "qui pollue paie". Le programme lui-même repose sur trois types de projets, à savoir: ceux qui visent à réduire et à prévenir la pollution et les nuisances; ceux dont l'objet est d'améliorer l'environnement et la qualité de la vie; et enfin l'action communautaire, ou bien, le cas échéant, une action conjointe par les Etats membres au sein des organisations internationales qui s'occupent de l'environnement. La mise en application du Programme d'action concernant les contrôles juridiques inclut l'Accord des représentants des gouvernements des Etats membres réunis au sein du Conseil en mars 1973 concernant l'information de la Commission et des Etats membres en vue d'une harmonisation éventuelle des mesures d'urgence relatives à la protection de l'environnement. Cet accord offre à la Commission l'occasion de commenter les projets de mesures législatives, réglementaires ou administratives concernant la protection de l'environnement, préparés par les Etats membres et, dans le cas où de telles mesures sont susceptibles d'affecter directement le fonctionnement du Marché Commun, la possibilité de retarder leur adoption en attendant l'introduction de mesures émanant de la Communauté sur la question. Les Etats membres sont également tenus d'informer la Commission de toute initiative de caractère international qu'ils prennent touchant l'environnement et ils devront coordonner leurs vues concernant les initiatives en question-

D'autres mesures adoptées jusqu'ici incluent: une Résolution du Conseil de mars 1975 sur l'énergie et l'environnement; une Directive du Conseil de juin 1975 concernant l'élimination des huiles usagées; une Décision du Conseil de juin 1975 instituant une procédure commune d'échange d'informations entre les réseaux de surveillance et de contrôle en ce qui concerne les données relatives à la pollution atmosphérique causée par certains composés de soufre et les particules en suspension; une Directive du Conseil de juillet 1975 concernant la réutilisation et l'élimination des déchets; une Recommandation du Conseil de mars 1975 relative à l'imputation des coûts et à l'intervention des pouvoirs publics en matière d'environnement, et une proposition de Directives du Conseil concernant la réduction de la pollution des eaux par les usines de pâte à papier dans les Etats membres et concernant la pollution par le dioxyde de titane.

4.7 Mesures de Contrôle Régionales Destinées à Lutter Contre la Pollution des Cours d'Eau Susceptibles d'Intéresser la Zone Méditerranéenne

On examinera dans ce chapitre l'état des mesures de contrôle sur la pollution des cours d'eau qui sont susceptibles d'intéresser la zone méditerranéenne. Les principales régions en cause sont l'Afrique et l'Europe. Les accords portant sur les cours d'eau particuliers du bassin méditerranéen seront examinés dans la rubrique relative aux accords sous-régionaux.

(a) Afrique

La Convention africaine pour la conservation de la nature et de ses ressources (1968) enjoint aux Etats contractants d'adopter des politiques touchant la conservation, l'utilisation et la mise en valeur des eaux souterraines et de surface, et de prendre les mesures

appropriées pour assurer, entre autres, la prévention et le contrôle de la pollution des eaux. Lorsque les ressources en eau sont partagées par deux Etats contractants au moins, ceux-ci doivent se consulter et, en cas de nécessité, créer des commissions publiques des eaux qui traiteront des problèmes posés par l'utilisation commune de ces ressources et assureront conjointement leur mise en valeur et leur conservation. La Convention est entrée en vigueur en octobre 1969, après sa ratification par quatre Etats africains

(b) Europe

Il n'existe aucun accord régional de portée générale instituant un contrôle sur la pollution des eaux intérieures en Europe (voir 5.3 ci-dessous).

5. CONVENTIONS PROPOSEES AU PLAN REGIONAL

5.1 Zone méditerranéenne

Au cours des récentes dernières années, plusieurs propositions ont été avancées concernant la zone méditerranéenne et la protection de son environnement marin. Certaines de ces propositions envisageaient la conclusion d'une convention couvrant l'ensemble de la Méditerranée. D'autres, tels que le projet d'Accord de Neuilly concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux par les hydrocarbures, les propositions de Rome concernant les immersions dans la Méditerranée occidentale et le projet et les propositions RAMOGE envisageaient une action au niveau sous-régional et seront traitées ci-dessous en conséquence dans le cadre des accords et des projets sous-régionaux.

A la première session du Groupe de travail intergouvernemental sur la pollution marine, réuni à Londres en juin 1971, les représentants de dix Etats riverains de la Méditerranée: Algérie, Chypre, Egypte, Espagne, France, Italie, Malte, Maroc, Turquie et Yougoslavie, estimant qu'une action régionale aurait plus de chance d'obtenir des résultats positifs qu'une action mondiale, tout au moins dans l'état présent de la situation, ont préconisé l'élaboration d'un accord régional sur le contrôle de la pollution marine en Méditerranée. Selon les dix Etats, l'accord proposé aurait pour objet de prévenir cette pollution sous toutes ses formes, notamment par la planification d'infrastructures de purification dans les villes et les industries nouvelles, la coopération et l'aide mutuelle dans les domaines scientifique et technique, des mesures de contrôle fondées sur la définition de normes, et la création de réseaux de surveillance conjoints en cas de nécessité.

Parmi les autres propositions visant l'institution de systèmes régionaux pour réglementer la pollution marine en Méditerranée, il convient de citer ce que l'on a appelé "le Modèle Méditerranéen" formulé par Mlle Elizabeth Mann Borgese en 1971.

Ce modèle recommande la mise au point d'un système détaillé de mesures de réglementation portant sur la pollution de toutes origines, et l'établissement d'un conseil méditerranéen chargé de superviser cette réglementation; il comporterait un comité, un bureau et un institut de la Méditerranée et ce que l'on a appelé la Charte de Beyrouth pour la protection de la Méditerranée adoptée en juin 1973 lors d'une conférence convoquée par la Fédération mondiale des villes jumelées.

A l'initiative du Conseil général des pêches pour la Méditerranée (CGPM), la FAO convoquait en 1974 une Consultation sur la protection des ressources biologiques et des pêches contre la pollution en Méditerranée. La Consultation devait adopter un ensemble de "Directives pouvant servir de base en vue de l'élaboration d'une Convention-cadre et de protocoles concernant la protection de l'environnement marin contre la pollution dans la Méditerranée". Les directives couvraient toutes les sources et types de pollution et proposaient l'esquisse d'une convention-cadre couvrant l'ensemble de la Méditerranée complétée par une série de protocoles définissant les obligations spécifiques concernant certaines sources de pollution et certains modes de coopération. L'initiative de la FAO/CGPM

devait être fusionnée avec une nouvelle initiative lancée par l'UNEP à l'automne 1974 et une Réunion intergouvernementale sur la protection de la Méditerranée était organisée par l'UNEP en coopération avec la FAO et d'autres organisations internationales en janvier-février 1975 pour étudier et élaborer un plan d'action pour la Méditerranée, Dans le cadre de ce plan d'action, un projet de convention générale pour la protection de l'environnement marin contre la pollution en Méditerranée accompagnée de protocoles concernant les immersions dans les océans et la coopération dans les actions à entreprendre en cas d'urgence due à la pollution ont été élaborés et soumis pour étude à la présente Conférence diplomatique. En outre, l'OMS, en consultation avec la FAO et sous l'égide de l'UNEP est en train d'élaborer une série de principes dont l'inclusion a été suggérée dans le projet de Protocole pour la protection de la Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique. La Commission des Communautés européennes prépare également un projet de Protocole sur la protection de la Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du fond de la mer et aussi, semble-t-il séparément un Protocole sur la pollution d'origine tellurique.

La Conférence interparlementaire des pays riverains sur le contrôle de la pollution en Méditerranée réunie à Rome par l'Union interparlementaire et la Chambre des Députés d'Italie, sous le patronage de l'UNEP en mars 1974 a recommandé que les pays méditerranéens participent à l'initiative de la FAO/CGPM et, en particulier, qu'ils concluent un accord régional d'ensemble ou bien des accords régionaux spécifiques prévoyant un mécanisme commun d'action, un système de coordination et de contrôle ainsi que des accords de zone et sous-régionaux dans ce cadre. La Conférence a également demandé une plus grande participation aux conventions existantes.

5.2 Autres régions

En ce qui concerne la zone de l'Atlantique Nord-Est/Mer du Nord, des propositions sont à l'étude pour l'élaboration d'un projet d'organisme juridique concernant la prévention de la pollution résultant des opérations d'exploration et de l'exploitation menées au fond des mers et la responsabilité pour les dommages causés par la pollution par hydrocarbures résultant des opérations en question.

Dans d'autres régions du monde des initiatives se font jour pour instituer des modalités régionales de contrôle de la pollution marine; il existe par exemple un mouvement parmi les Etats du golfe, de la Mer Rouge et du détroit de Malacca en vue de conclure des accords régionaux.

5.3 Pollution des cours d'eaux susceptible d'affecter la Méditerranée - Europe

Plusieurs organisations internationales jouent un rôle actif dans ce domaine, y compris la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEENU), la CEE, le CMEA ainsi que le Conseil de l'Europe qui a adopté une charte des eaux européennes en 1967 et s'efforce actuellement de formuler un projet de convention type sur la protection des cours d'eaux internationaux contre la pollution en Europe. La Commission européenne consultative pour les pêches dans les eaux intérieures (CECPI) a pris une part particulièrement active à l'élaboration de critères de qualité des eaux douces du point de vue technique.

6. ACCORDS EXISTANTS AU PLAN SOUS-REGIONAL

6.1 Arrangements sous-régionaux dans la zone Méditerranéenne

L'Accord italo-yougoslave de coopération pour la protection contre la pollution des eaux de la mer Adriatique et des zones côtières, signé à Belgrade en février 1974 prévoit une coopération étroite entre les deux gouvernements ainsi que la création d'une Commission mixte bipartite pour la protection des eaux de la mer Adriatique et des zones côtières. La Commission, qui doit se réunir au moins une fois par an, peut examiner tous les problèmes concernant la pollution dans la zone qui fait l'objet de l'accord et formuler des propositions aux gouvernements membres. L'Accord entrera en vigueur après notification de l'achèvement des formalités constitutionnelles nécessaires par chacune des parties.

Bien qu'existe depuis décembre 1970 ce que l'on appelle le projet RAMOGE, projet pilote intéressant la France, Monaco et l'Italie, pour l'étude des mesures nécessaires en vue de mettre fin à la pollution dans la sous-région du golfe de Gênes et de la Côte d'Azur, le rapport du groupe, qui a été présenté en avril 1972, n'a pas encore été rendu public, et l'on n'a encore signé aucun accord définitif (voir ci-après par. 7.3).

6.2 Accords sous-régionaux Intéressant la Zone Méditerranéenne - Mesures de Contrôle Destinées à Lutter contre la Pollution des Cours d'Eau Internationaux qui se jettent dans la Méditerranée

6.2.1. Le Rhône

La Convention concernant la protection des eaux du lac Léman contre la pollution, signée à Paris le 16 novembre 1962 par la France et la Suisse, porte sur la protection de la pollution des eaux du lac Léman et du Rhône en aval du lac jusqu'à la frontière suisse. La Convention a établi une commission bipartite qui organise et exécute les recherches nécessaires sur la nature, la quantité et l'origine des pollutions dans sa zone de compétence, et fait des recommandations aux gouvernements signataires sur les mesures qu'il convient de prendre pour réduire ou prévenir cette pollution. La Convention est entrée en vigueur en novembre 1963. Bien que la Commission ne traite que du bassin supérieur du Rhône, les mesures de réglementation présentent de l'intérêt du point de vue de la qualité finale des eaux déversées par le fleuve dans la Méditerranée.

6.2.2. Le Pô

La Convention entre la Suisse et l'Italie sur la protection des eaux italo-suissees contre la pollution signée à Rome en avril 1972 prévoit une étroite collaboration concernant la protection des eaux du lac Majeur, du Lac Lugano et des cours d'eaux situés sur la frontière ou la traversant. La Convention institue une Commission mixte qui doit se réunir au moins une fois par an pour examiner tous les problèmes pertinents, organiser les recherches nécessaires et proposer aux gouvernements membres les mesures à prendre et les règlements à édicter pour combattre la pollution. La Convention est entrée en vigueur le 7 août 1973. Les contrôles intéressent la Méditerranée en ce sens que le Pô qui déverse directement dans l'Adriatique, est alimenté indirectement par les eaux des Lacs Majeur et Lugano.

6.2.3. Le Nil

Aucune disposition traitant de la pollution des eaux ne figure dans l'Accord entre la République arabe unie (République arabe d'Egypte) et la République du Soudan pour l'utilisation des eaux du Nil, signé au Caire en novembre 1959, non plus que dans l'accord précédent conclu en 1929 entre l'Egypte et le Royaume-Uni.

6.2.4. Le Danube

La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade en 1948, a établi la Commission du Danube, qui a parmi ses fonctions la tâche de protéger les eaux du Danube de la pollution due à la navigation sur le fleuve. Dans le cadre de ses fonctions, la Commission a recommandé notamment en 1959 l'adoption de règlements interdisant le déversement de déchets et de mélanges d'hydrocarbures dans les eaux navigables du Danube et prescrivant l'établissement d'installations adéquates de réception pour les produits pétroliers. La Commission a depuis lors adopté d'autres décisions sur la même question.

D'autres dispositions relatives aux mesures de contrôle de la pollution concernant le Danube figurent dans la Convention entre les gouvernements de la République populaire de Roumanie, de la République populaire de Bulgarie, de la République populaire fédérative de Yougoslavie et de l'U.R.S.S. relative à la pêche dans le Danube, signée à Bucarest en 1958.

7. ACCORDS PROPOSES AU PLAN SOUS-REGIONAL

7.1 Le Projet d'Accord de Neuilly Concernant la Coopération en Matière de Lutte contre la Pollution des Eaux de la Méditerranée par les Hydrocarbures

En avril 1972, on a approuvé, lors d'une réunion à Neuilly, un projet d'accord destiné à promouvoir une coopération régionale pour faire face aux dangers de pollution par les hydrocarbures dans le bassin occidental de la Méditerranée. Ce projet reposait essentiellement sur les dispositions de l'accord de Bonn (voir précédemment le chapitre 4) et notamment celles qui concernent les zones de responsabilité initiale pour l'évaluation des dangers de pollution par les hydrocarbures, bien que dans le cas du projet d'accord de Neuilly c'était toujours des zones de responsabilité conjointe. Aucune suite n'a été donnée au projet d'accord de Neuilly depuis les initiatives prises pour l'élaboration d'une convention générale et de protocoles plus étendus.

7.2 Projet d'Accord de Rome sur le Contrôle des Immersions

A l'initiative du Gouvernement italien, il a été étudié une autre proposition qui, en fait, transposerait les dispositions de la Convention d'Oslo sur les immersions dans le bassin occidental de la Méditerranée. Le projet de convention proposée suivait de près les lignes de celle d'Oslo et aurait été ouverte à tous les Etats intéressés, y compris ceux qui n'ont pas un littoral méditerranéen. Une réunion consacrée à l'examen de la convention proposée s'est tenue à Rome, en juillet 1972, mais n'a pas eu de suite depuis les initiatives prises pour l'élaboration d'une convention générale plus étendue et de protocoles.

7.3 Les Propositions RAMOGE - Projet d'Accord intéressant la France, l'Italie et Monaco^{1/}

Le rapport du groupe RAMOGE, adopté à la suite d'une réunion à laquelle participaient des spécialistes de ce groupe et des fonctionnaires des services départementaux français, des autorités provinciales italiennes et de la Principauté de Monaco, réunis en avril 1972, contenait diverses propositions relatives à la mise en oeuvre du projet RAMOGE. Aux termes de ces propositions, on instituerait une commission tripartite chargée d'aborder certaines tâches administratives et scientifiques, y compris la recherche, la mise au point d'un programme coordonné dans le secteur des moyens de traitement, la mise au point de normes locales ou régionales pour les eaux de réception et les affluents, l'établissement de listes de substances et de produits susceptibles de provoquer la pollution (leur vente et leur distribution seraient interdites ou tout au moins contrôlées) et la coordination des sanctions. Par ailleurs, au titre des propositions RAMOGE, les autorités locales participantes s'engageraient à prendre certaines mesures pratiques, telles que la suppression de tout déversement non autorisé, l'expansion des réseaux d'égoûts publics et l'interdiction d'ouvrir toute nouvelle décharge privée pour les eaux usées, le traitement des effluents hospitaliers, etc.

Un projet d'accord entre la France, l'Italie et Monaco sur la protection des eaux côtières contre la pollution a été négocié au cours d'une réunion à Rome au début d'octobre 1975. Reprenant certaines des propositions du Groupe RAMOGE, ce projet d'accord vise à la création d'une commission internationale tripartite chargée d'établir et d'animer une collaboration étroite entre les services nationaux de lutte contre la pollution des eaux du littoral continental. Ce projet d'accord devant en principe s'appliquer au littoral entre Hyères et Gênes n'a pas encore été signé.

^{1/} Voir précédemment 6.1

8. LACUNES DANS LA PORTEE ET L'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE SUR LA POLLUTION MARINE DANS LA ZONE MEDITERRANEEENNE

8.1 Pollution Due aux Opérations d'Immersion de Déchets

Les opérations d'immersion de déchets dans la zone méditerranéenne tombent potentiellement sous le coup de la Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (1972). Cette réglementation est incomplète pour les raisons suivantes:

(a) Quant à l'application

Au 1er septembre 1975, la Convention de Londres sur les immersions, qui était entrée en vigueur au 30 août 1975, n'avait été ratifiée que par un Etat riverain de la Méditerranée. Etant donné que la Convention d'Oslo sur les immersions ne s'applique pas à la Méditerranée, seules des mesures de contrôle international strictement limitées sont actuellement en vigueur dans la zone méditerranéenne en ce qui concerne les immersions.

(b) Quant à la portée réelle

Dans la Méditerranée, qui est une mer semi-fermée, il peut être nécessaire de prévoir des mesures de contrôle plus rigoureuses sur les immersions de déchets que celles prescrites au niveau global par la Convention de Londres sur les immersions. De plus, une réglementation globale à elle seule, si elle fournit un cadre utile pour prendre des mesures régionales plus spécifiques, n'offre pas de point de rencontre permettant d'assurer le contrôle permanent des immersions localisées, l'enregistrement des déversements dans une région donnée et la surveillance continue des effets de ces déversements sur l'état général du milieu marin dans cette région. En outre, l'existence de mesures de contrôle au niveau global ne suffit pas pour stimuler la participation totale à ces mesures par tous les Etats riverains d'une région donnée telle que la mer Méditerranée. Pour ces raisons, la Convention de Londres reconnaît la nécessité des arrangements régionaux et préconise la conclusion rapide de tels arrangements dans le cadre de la convention globale.

8.2 Pollution Due à la Navigation

(a) Portée réelle

Les mesures de contrôle international sur la pollution due à la navigation actuellement en vigueur (Convention de Londres sur la pollution par les hydrocarbures de 1954, telle que modifiée en 1962) sont limitées aux problèmes de la pollution par les hydrocarbures. Avec l'entrée en vigueur des amendements de 1969 et de 1971 et de la Convention sur la pollution par les navires de 1973, cette réglementation sera renforcée et élargie pour s'étendre à toutes les autres formes significatives de pollution provoquées par les navires et répondra aux besoins spéciaux de la zone méditerranéenne, tout au moins en partie, par la désignation de la Méditerranée comme zone spéciale aux fins de la pollution par les hydrocarbures et les ordures, bien que cette désignation ne concerne pas encore la pollution provenant des navires-citernes porteurs de substances chimiques. La Convention de 1973 stipule également que les règlements spécifiques seront continuellement révisés et mis à jour par l'intermédiaire d'une procédure simplifiée d'amendement. Les questions concernant la prévention des accidents, la responsabilité et l'indemnisation tombent toutes, en fait ou potentiellement, sous le coup d'accords globaux adéquats, à l'exception du problème de la coopération en cas d'urgence due à la pollution (voir ci-après chapitre 8.3). Etant donné le caractère planétaire de la navigation internationale et sa mobilité extrême, ainsi que les dangers que constitueraient des entraves injustifiées à cette navigation, peut-être est-il préférable d'apporter de nouvelles améliorations réelles au système de contrôle international de la pollution due à la navigation sur une base globale. Les lacunes importantes dans la réglementation internationale de la pollution due à la navigation dans

la zone méditerranéenne, à part l'omission concernant les déversements par les navires-citernes porteurs de produits chimiques, ne semblent pas imputables à la portée réelle de cette réglementation, mais bien à son application. Toute action susceptible d'être prise au niveau régional en ce qui concerne cet aspect de la pollution devrait peut-être en conséquence être centrée plus sur la coopération régionale dans le domaine de l'application et de la mise en oeuvre des contrôles réels institués au niveau global.

(b) Application

La participation des Etats riverains de la Méditerranée à la Convention OMCI de Londres pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, conclue en 1954, telle qu'amendée en 1962, est considérable, puisqu'elle englobe 15 des 18 Etats riverains. Cependant, les amendements importants qui lui ont été apportés en 1969 ne sont pas encore entrés en vigueur, car au 1er septembre 1975, ils devaient encore être acceptés par 11 Etats supplémentaires, et seuls 7 des 18 Etats riverains de la Méditerranée y avaient adhéré. La Convention de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires n'est encore qu'au début du stade de la ratification.

Parmi les autres accords relatifs à la pollution provoquée par la navigation, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1960) et les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer (1960) ont reçu un appui ferme, sinon total, des pays riverains de la Méditerranée. La participation à d'autres conventions internationales, telles que les Conventions de Bruxelles sur l'intervention en haute-mer et sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1969) et les diverses conventions mondiales sur la responsabilité et l'indemnisation, demeure restreinte bien qu'elle ait marqué une nette augmentation au cours des deux dernières années.

8.3 Coopération en Cas d'Urgence Due à la Pollution

Bien que la Convention de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires comporte une disposition selon laquelle les parties contractantes doivent déclarer aux autres Etats susceptibles d'être affectés par les incidents qui sont de nature à provoquer des dommages substantiels du fait de la pollution, aucune disposition n'est prévue, dans les conventions globales, pour favoriser la coopération entre les Etats affectés en cas d'urgence provoquée par la pollution. En fait, on ne peut, au niveau global, établir aucun système adéquat assorti d'un dispositif de coopération permanent, de plans applicables en cas d'imprévu et de points de rencontre accessibles pour la recherche et la coordination. De tels systèmes doivent être institués au plan régional. Il en existe déjà en Scandinavie, dans la mer du Nord, et dans la zone baltique. Le fait que l'on n'ait encore pris aucune disposition de cette nature pour la zone méditerranéenne constitue une lacune importante dans le champ d'application des mesures de contrôle international de la pollution.

8.4 Pollution Résultant des Activités Menées au Fond des Mers et sur le Plateau Continental

Les dispositions pertinentes des conventions globales existantes, c'est-à-dire les conventions sur le plateau continental et sur la haute-mer adoptées à Genève en 1958, sont rédigées en termes généraux et leur application n'est pas prévue dans le détail. La participation aux deux conventions par les Etats riverains de la Méditerranée est limitée à cinq Etats sur 18 pour la Convention sur la haute-mer et à 8 Etats sur 18 pour la Convention sur le plateau continental. La réglementation de la pollution résultant des activités menées au fond des mers au delà des limites de la juridiction nationale est l'une des questions inscrites au calendrier de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Il semble toutefois que l'on puisse renforcer les mesures de contrôle actuelles sur la pollution résultant des activités menées sur le plateau continental et au fond des mers, sous réserve des résultats obtenus par la Conférence des Nations Unies.

8.5 Pollution Provenant de Déversements Côtiers ou ayant une origine tellurique

La pollution de l'environnement marin de la zone méditerranéenne provenant de déversements côtiers ou ayant une origine tellurique n'est actuellement soumise à aucune mesure de contrôle international. Le problème est abordé en termes généraux par la plupart des propositions envisagées au niveau global par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Des propositions visant l'adoption d'une réglementation sur ces déversements au plan régional ont déjà été adoptées dans deux régions, au moins dont l'une riveraine de la zone méditerranéenne. Dans la Méditerranée elle-même, les déversements côtiers seraient soumis à des mesures de contrôle à un échelon sous-régional limité en vertu du projet RAMOGE et de sa version élargie. Les déversements côtiers et la pollution d'autre origine tellurique ont une importance particulière dans la zone méditerranéenne. Le fait qu'ils ne soient soumis à aucune réglementation internationale constitue une lacune importante dans le champ d'application des mesures de contrôle international.

8.6 Pollution Due aux Activités Militaires

Il existe déjà au niveau global trois conventions distinctes traitant de problèmes concernant les armes nucléaires et bactériologiques, y compris le danger de pollution (voir précédemment 2.5).

8.7 Réglementation Applicable aux Produits

On estime de plus en plus que les mesures de contrôle visant à réglementer la production et la fabrication, la distribution, la vente et l'utilisation des produits qui sont à l'origine de diverses formes de pollution constituent des armes indispensables dans la panoplie qui garantit la protection de l'environnement à tous les niveaux de l'intervention. Le seul accord en vigueur dans ce domaine est l'Accord européen sur la limitation de l'emploi de certains détergents dans les produits de lavage et de nettoyage (1968), auquel deux pays riverains de la Méditerranée ont adhéré. L'importance de telles mesures de contrôle est reconnue dans la Convention d'Oslo sur les immersions, et des dispositions prévoyant une réglementation des produits et des procédés de fabrication figurent dans la convention régionale pour la protection de l'environnement marin de la Baltique. Aucune de ces dispositions ne s'applique à l'heure actuelle à la zone méditerranéenne. Il y a là sans aucun doute une lacune importante dans la réglementation internationale. Toutefois, étant donné les répercussions économiques de telles mesures de contrôle, la disparité du développement industriel parmi les divers Etats riverains de la Méditerranée et l'existence de groupements économiques régionaux qui exercent leur influence dans la région mais dont le siège se trouve dans d'autres régions aux caractéristiques différentes, il est douteux que l'on puisse combler cette lacune en recourant à une initiative centrée sur la zone méditerranéenne comme entité régionale.

9. MESURES COMPLEMENTAIRES

A en juger par l'étude qui précède, il semblerait qu'il existe des lacunes considérables dans le réseau constitué par les mesures internationales de contrôle de la pollution de l'environnement marin dans la zone méditerranéenne. Ces lacunes sont parfois importantes quant au fond, la question n'a fait l'objet d'aucun accord international ou tout au moins pas pour la région considérée. Elles peuvent aussi toucher l'application des textes, c'est-à-dire que la question tombe sous le coup d'un accord international, mais que celui-ci n'est pas appliqué véritablement dans la zone méditerranéenne, car la convention n'est pas encore entrée en vigueur ou parce que la participation des Etats riverains de la Méditerranée à l'accord est insuffisante. Dans le dernier chapitre, on examinera brièvement les remèdes à apporter à cette situation et le niveau auquel ils doivent être appliqués.

9.1 Adoption d'une Législation Nationale et Harmonisation des Législations

Au bout du compte, les mesures de contrôle international de la pollution marine ne sont efficaces que dans la mesure où la législation nationale les sanctionne et les fait appliquer. Les autres problèmes de pollution sont de caractère essentiellement local par leur nature et par leurs effets, de sorte qu'ils peuvent être réglés uniquement par application de la législation nationale. On peut alors se demander si les diverses lacunes et insuffisances dans la portée et dans l'application des règlements notées dans les chapitres précédents de cette étude ne pourraient être comblées au moyen d'une législation nationale perfectionnée et plus efficace ainsi que par l'harmonisation des législations et des normes nationales.

On peut certes progresser sensiblement en harmonisant et en rendant plus efficaces les législations nationales et le besoin dans ce domaine est considérable. Mais, par elles-mêmes, ces législations ne sauraient éliminer la nécessité d'une action complémentaire au niveau international, tant global que régional.

En premier lieu, il est normal et compréhensible que les gouvernements répugnent à adopter unilatéralement des mesures de contrôle national qui auront des répercussions sur leur propre économie et mettront leurs industries, notamment les industries en voie d'expansion, dans une situation désavantageuse vis-à-vis de la concurrence internationale, sauf s'ils sont certains, dans la mesure où cela est possible, que les autres Etats de la région seront finalement contraints d'adopter des mesures et des normes équivalentes. Une telle certitude suppose la conclusion d'un accord international ayant force obligatoire sur les mesures et les normes à adopter.

Deuxièmement, la technique consistant à s'en remettre uniquement à une législation harmonisée est plus appropriée lorsqu'il s'agit d'établir, une fois pour toutes, des normes relativement stables. Cette technique est d'application plus difficile lorsque l'on doit adopter des normes complexes nécessitant des révisions constantes ou périodiques et des amendements à la lumière de données technologiques nouvelles ou de modifications d'ordre matériel. Une telle situation nécessite un mode de coopération permanent et institutionnalisé que l'on ne peut obtenir qu'au moyen d'accords internationaux officiels.

Troisièmement, et cela est lié à ce qui précède, nombre des problèmes sur lesquels il faut agir, tels que la coopération pour faire face aux cas d'urgence dus à la pollution, la tenue à jour de registres régionaux complets des déversements et l'établissement de systèmes de surveillance continue fondés sur la région géophysique plutôt que circonscrits dans les frontières nationales, nécessitent l'institution progressive et continue, encore que sanctionnée officiellement, d'une coopération entre les nations et l'établissement de points de rencontre extra-nationaux pour la collecte et l'analyse des données, ce qui ne peut être réalisé que dans le cadre institutionnel permanent d'un accord international.

9.2 Nécessité de Ratifier les Conventions Existantes

Comme on l'a fait remarquer précédemment, certaines des lacunes et des insuffisances des mesures de contrôle international existantes sur la pollution marine dans la zone méditerranéenne sont des problèmes liés à la participation des Etats et à l'application des dispositions prévues par les conventions, plutôt que posés par l'absence de certaines dispositions quant au fond de leur application. Une adhésion accrue aux conventions pertinentes et aux autres accords contribuerait donc grandement à atténuer le problème de la pollution marine dans la Méditerranée. A cet égard, il est encourageant de noter la réponse substantielle donnée par les Etats riverains de la Méditerranée aux appels en vue d'un accroissement de leur participation aux conventions pour la contrôle global de la pollution marine, au cours des deux dernières années. Mais bien que ce puisse être un élément important des initiatives qui s'imposent à l'avenir, il ne suffirait pas d'en appeler à une adhésion accrue aux conventions globales existantes. En premier lieu, les questions soulevées par la participation à certaines conventions internationales peuvent mettre en jeu des considérations politiques non liées à l'importance quant au fond des problèmes posés

Deuxièmement, comme on l'a fait remarquer précédemment, il existe également certaines lacunes dans le champ d'application des mesures de contrôle international existantes; lacunes auxquelles on ne saurait porter remède en renforçant la participation aux conventions existantes. Troisièmement, comme on l'a signalé à propos de l'harmonisation des législations nationales, une telle approche, même si elle était fructueuse, ne fournirait ni le cadre institutionnel nécessaire ni les dispositifs permanents indispensables à un effort de coopération reposant sur la notion d'une zone méditerranéenne comme entité écologique intégrée.

9.3 Convention Régionale pour le Contrôle de la Pollution dans la Zone Méditerranéenne

L'action la plus efficace pour combler de manière adéquate les lacunes de la réglementation internationale et pour assurer une meilleure protection de l'environnement marin et de ses ressources biologiques contre la pollution dans la Méditerranée, semblerait l'adoption d'une convention régionale à cet effet. La nécessité de prendre des mesures concertées sur le plan régional pour protéger l'environnement marin dans les régions intégrées du point de vue écologique, et plus particulièrement dans les mers fermées et semi-fermées, a été affirmée maintes fois sur de nombreuses tribunes, notamment lors de la Conférence technique de la FAO sur la pollution des mers et ses effets sur les ressources biologiques et la pêche, organisée à Rome en 1970, lors de la Conférence sur l'environnement, réunie à Stockholm en 1972, et lors de la Conférence intergouvernementale sur les immersions de déchets en mer, réunie à Londres en 1972; cette nécessité est reconnue dans la plupart des propositions examinées actuellement par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Comme on l'a noté précédemment dans cette étude, de nombreux arrangements régionaux de ce genre sont mis au point actuellement pour la protection d'autres secteurs vulnérables de l'environnement marin.

La portée d'une telle convention régionale pour la zone méditerranéenne, est-il suggéré, devrait être vaste, englobant toutes les formes de pollution, tout en ayant une souplesse suffisante pour s'adapter de manière efficace et dynamique à l'évolution des connaissances et des conditions.

Le projet de Convention-cadre pour la protection de l'environnement marin contre la pollution en Méditerranée et les deux premiers projets de Protocoles sur la Coopération dans la lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nocives dans les cas d'urgence et sur la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les immersions effectuées par des navires et des aéronefs, soumis à la présente Conférence, constituent un commencement dans cette direction ainsi qu'un cadre pour une action future.

PARTICIPATION DES ETATS RIVERAINS DE LA MEDITERRANEE AUX CONVENTIONS GLOBALES TRAITANT
EN TOUT OU EN PARTIE DU CONTROLE DE LA POLLUTION MARINE AU 1er SEPTEMBRE 1975

Annexe II

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
	Convention de Genève sur la haute mer, 1958	Convention de Londres sur les décharges, 1972	Convention de Londres sur les hydrocarbures 1954/52	Amendements de 1969	Amendements de 1971 (Réservoirs)	Pollution par les navires, 1973	SOLAS - 1960	SOLAS - 1974	Règles sur les abordages en mer, 1960	Règles sur les abordages en mer, 1972	Convention sur l'intervention, 1969	Protocole d'intervention 1973	Responsabilité pour les hydrocarbures, 1969	Fonds d'indemnisation, 1971	Bruxelles, responsabilité navires nucléaires, 1962	Vienne, responsabilité dommages nucléaires, 1963	Paris, responsabilité énergie nucléaire, 1960	Paris, Convention complémentaire, 1963	Responsabilité matières nucléaires, 1971	Convention de Genève Plateau continental, 1958	Traité d'interdiction des essais nucléaires, 1963	Interdiction des armes nucléaires au fond des mers, 1971	Interdiction des armes biologiques, 1972	Convention de Genève sur la haute mer, 1958	
PARTICIPATION TOTALE	55	16	52	(24)	(13)	(1)	91	(2)	65	(18)	20+	(0)	17++	(6)	(6)	(7)	10	6	5	53	106	57	55	45	
Etats riverains de la Méditerranée:																									
Albanie	X						X						X	(X)						X					
*Algérie			X				X		X											X					
*Cypre			X	(X)			X	(S)	X	(X)	X									X					
*Egypte			X				X	(S)	X	(X)	X									X					
*Espagne	X	X	X	(X)		(S)	X	(S)	X	(X)	X		X						X	X					
*France	S	X	X	(X)		(S)	X	(S)	X	(X)	S		X						X	X					
*Grèce	S	S	X		(X)		X	(S)	X	(X)									X	X					
*Israël	X	S	X	(X)		(S)	X	(S)	X	(S)	S		X						X	X					
*Italie	X	S	X	(X)		(S)	X	(S)	X	(X)	X		X						X	X					
*Liban	S	S	X	(X)		(X)	X		X	(X)	X		X						X	X					
*Malte		S	X	(X)		(X)	X		X	(X)	X		X						X	X					
*Maroc		S	X	(X)			X		X		X		X						X	X					
*Monaco		S	X	(X)			X		X		X		X						X	X					
*R.A. libyenne							X		X		X		X						X	X					
*Syrie							X		X		X		X						X	X					
*Tunisie	S	S	X	(X)		(X)	X		X		X		X						X	X					
*Turquie							X		X				X						X	X					
*Yougoslavie	X		X				X	(S)	X	(S)	S			(S)	(S)				X	X					
PARTICIPATION TOTALE DES ETATS RIVERAINS DE LA MEDITERRANEE	5	1	15	(7)	(4)	(0)	16	(1)	13	(3)	6	(0)	6	(2)	(2)	(1)	4	2	2	8	14	7	7	5	
Etats riverains de la mer Noire:																									
*Bulgarie	X					(S)	X	(S)	X	(X)										X					
*Roumanie	X						X		X	(X)	S									X					
R.S.S. d'Ukraine	X	S					X		X											X					
U.R.S.S.	X	S	X	(X)		(S)	X	(S)	X	(X)	X	(S)	X							X					
PARTICIPATION TOTALE DES ETATS RIVERAINS DE LA MER NOIRE	4	0	1	(1)	(0)	(0)	3	(1)	3	(3)	1	(0)	1	(0)	(0)	(0)	0	0	0	4	4	4	3	4	

* Membre du Conseil général des pêches pour la Méditerranée (GPEM)
 X L'Etat est partie à la Convention
 + Au 3 septembre 1975
 ++ Au 19 novembre 1975
 () Convention non encore en vigueur
 S L'Etat n'est que signataire

LISTE DES ACCORDS REGIONAUX ET SOUS-REGIONAUX TRAITANT EN TOUT
OU EN PARTIE DU CONTROLE DE LA POLLUTION MARINE

Substances radio-actives

- 1 Traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique, 1957
- 2 Traité sur l'Antarctique, 1959
- 3 Traité visant l'interdiction des armes nucléaires en Amérique latine, 1968

Coopération en cas d'urgence due à la pollution

- 4 Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par les hydrocarbures, 1969
- 5 Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures, 1971

Immersion

- 6 Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, 1972
- (7) Convention sur l'exercice de la pêche dans l'Atlantique Nord, 1967

Pollution d'origine tellurique

- (8) Convention concernant la prévention de la pollution marine d'origine tellurique, 1974

Réglementation applicable aux produits

- 9 Accord européen sur la limitation de l'emploi de certains détergents dans les produits de lavage et de nettoyage, 1968

Accords de caractère général

- (10) Convention pour la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique, 1974
- (11) Accord italo-yougoslave de coopération pour la protection contre la pollution des eaux de la mer Adriatique et des zones côtières, 1974
- 12 Traité établissant la Communauté économique européenne 1957 et mesures adoptées au titre du Programme d'action en matière d'environnement des Communautés européennes

Pollution des cours d'eau intéressant la zone méditerranéenne

- 13 Convention africaine pour la conservation de la nature et de ses ressources, 1968
- 14 Convention concernant la protection des eaux du lac Léman contre la pollution, 1962
- 15 Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la protection des eaux italo-suissees contre la pollution, 1972
- 16 Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, 1948
- 17 Convention entre les Gouvernements de la République populaire de Roumanie, de la République populaire de Bulgarie, de la République populaire fédérative de Yougoslavie et de l'U.R.S.S. relative à la pêche dans le Danube, 1958

PARTICIPATION DES ETATS RIVERAINS DE LA MEDITERRANEE AUX ACCORDS REGIONAUX ET SOUS-REGIONAUX
TRAITANT EN TOUT OU EN PARTIE DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE AU 1er SEPTEMBRE 1975

Annexe IV

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	Traité de l'Antarctique, 1959	Traité sur l'Antarctique, 1959	Armes nucléaires Amérique latine, 1968	Accord de Bonn, 1969	Accord scandinave, 1971	Convention d'Oslo sur les immersions, 1972	Convention sur la pêche dans l'Atlantique Nord, 1967	Convention de Paris sur la pollution d'origine tellurique, 1974	Accord européen sur les détergents, 1968	Convention de la Baltique, 1974	Accord Italo-Yougoslave, 1974	Traité de la CEE et Programme d'action concernant l'environnement	Convention africaine de conservation de la nature, 1968	Convention sur le lac Léman, 1962	Accord Italo-suisse 1972	Convention pour la navigation sur le Danube, 1948	Convention d'Amsterdam, 1958
PARTICIPATION TOTALE	9	18	21	8	4	8	(8)	(0)e	7+	(1)	(0)	9	++	2	2	8	4
Etats riverains de la Méditerranée:																	
Albanie																	
*Algérie																	
*Chypre																	
*Egypte																	
*Espagne	X	X				X	(X)	(S)	X								
*France				X		X	(X)	(S)	X					X			
*Grèce																	
*Israël																	
*Italie	X						(S)		S		(S)	X		X			
*Liban																	
*Malte																	
*Maroc																	
*Monaco																	
*R.A. liyenne																	
Syrie																	
*Tunisie																	
*Turquie																	
*Yougoslavie											(S)				X	X	
PARTICIPATION TOTALE DES ETATS RIVERAINS DE LA MEDITERRANEE	2	1	0	1	0	2	(2)	(0)	2	(0)	(0)	2	++	1	1	1	1
Applicabilité à la zone Méditerranéenne	X								X		(X)	X	X	X			
Etats riverains de la mer Noire:																	
*Bulgarie																X	X
*Roumanie		X														X	X
R.S.S. d'Ukraine																X	X
U.R.S.S.		X					(X)			(S)						X	X
PARTICIPATION TOTALE DES ETATS RIVERAINS DE LA MER NOIRE	0	2	0	0	0	0	(1)	(0)	0	(0)	(0)	0	0	0	0	4	3
Applicabilité à la zone de la mer Noire																X	X

* Membre du Conseil général des pêches pour la Méditerranée (CGPM)
 ++ Données relatives à la participation non disponibles au moment où le tableau a été préparé () Convention non encore en vigueur
 S L'Etat n'est que signataire
 X L'Etat est partie à la Convention
 + Au 10 octobre 1975

LIMITES ET ETAT DE LA MER TERRITORIALE, DES ZONES DE PECHE EXCLUSIVE, DU PLATEAU CONTINENTAL ET DES ZONES CONTIGUES DANS LA ZONE MEDITERRANEE ET DANS LA ZONE DE LA MER NOIRE

	Mer territoriale (mi)	Zone de pêche exclusive (mi)	Plateau continental	Zone contiguë
<u>Etats riverains de la Méditerranée:</u>				
Albanie	12 (1970)		a	
*Algérie	12 (1963)			
*Chypre	12 (1964)			
*Egypte	12 (1958)		200 m/profondeur exploitable	18 mi (1958) d; s; sec
*Espagne	6 (1760)	12 (1967)	a	12 mi (1968) d
*France	12 (1971)		a	
*Grèce	6 (1936)		a	
*Israël	6 (1956)		a	
*Italie	12 (1974)		200 m/profondeur exploitable	
*Liban		6 (1921)		12 mi (20 km) d; cr; (1954/43)
*Malte	6 (1971)	12 (1971)	a	12 mi (1971) d; s; p
*Maroc	12 (1973)	70 (1973)	200 m/profondeur exploitable	20 mi d
*Monaco	12 (1971)			12 mi (20 km) d; (1948)
*R.A. libyenne	12 (1959)			
Syrie	12 (1964)		200 m/profondeur exploitable	18 mi + 6 mi d; s; sec
*Tunisie	12 (1973)			
*Turquie	6 (1964)	12 (1964)		
*Yougoslavie	10 (1965)		a	
<u>Etats riverains de la mer Noire:</u>				
*Bulgarie	12 (1951)		a	
*Roumanie	12 (1951)		a	
R.S.S. d'Ukraine	12 (1909)		a	
U.R.S.S.	12 (1909)		a	

* Membre du Conseil général des pêches pour la Méditerranée (CGPM)

a Partie contractante à la Convention de Genève sur le plateau continental (1958) qui définit les limites du plateau continental comme étant l'isobathe 200 m ou "au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation naturelle desdites régions....."

d douane
 cr (droit) criminel
 p pollution
 s (règlements) sanitaires
 sec sécurité

Compétences dans la zone contiguë

1

0

1

0

1