Recommandation 585 (1970)[1]

Problèmes juridiques posés par la pollution des mers : Conséquences du naufrage du Torrey Canyon

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

1. Déplorant la destruction continue de la nature et des ressources naturelles et la pollution croissante des eaux de la mer ;

2. Craignant que la mer ne devienne le réceptacle des déchets jugés indésirables par les nations ;

3. Alarmée par les conséquences désastreuses que les accidents survenant à des pétroliers de gros tonnage comme le Torrey Canyon peuvent avoir pour la flore et la faune marines, les côtes, la pêche et toutes les formes d'utilisation pacifique de la mer et de ses ressources ;

4. Estimant que les autres sources de pollution des eaux de la mer, résultant notamment des déchets radio-actifs de diverse nature et du délestage des navires, devraient être systématiquement évaluées, et souhaitant que les études de la F.A.O. et de l'UNESCO dans ce domaine soient accélérées ;

5. Estimant que les réglementations internationales existantes pour la prévention des collisions en mer ne sont pas suffisantes et devraient être complétées par des mesures obligatoires pour toutes les catégories de bâtiments visés, notamment les pétroliers de gros tonnage ;

6. Déplorant que chaque année plusieurs millions de tonnes d'hydrocarbures sont délibérément répandues dans la mer, et que des milliers d'oiseaux, de poissons, ainsi que d'importantes quantités de micro-organismes marins sont détruits du fait de cette pollution ;

7. Se félicitant des mesures que les compagnies pétrolières ont prises pour réduire la quantité d'hydrocarbures déversée dans la mer en mettant au point des techniques nouvelles ;

8. Accueillant avec faveur l'accord conclu entre ces compagnies pour le remboursement des dommages dus à la pollution accidentelle par les hydrocarbures ;

9. Se félicitant de l'accord de coopération signé en juin 1969 par les Etats riverains de la Mer du Nord en ce qui concerne les problèmes posés par la pollution de cette mer ;

10. Exprimant l'espoir que des arrangements analogues seront conclus entre les Etats riverains de la Baltique et de la Méditerranée et estimant que tout doit être mis en oeuvre pour prévenir et réprimer toutes les sources de pollution des trois mers précitées ;

11. Accueillant avec faveur les amendements de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954, adoptés en octobre 1969 par l'Assemblée de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime (O.M.C.I.), tout en considérant que certains de ces amendements sont encore insuffisants ;

---

1. Discussion par l'Assemblée le 24 janvier 1970 (19e séance). (Voir Doc. 2697, rapport de la commission des questions juridiques). Texte adopté par l'Assemblée le 24 janvier 1970 (19e séance).

12. Se félicitant :

a. de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures;

b. de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, élaborées en novembre 1969 dans le cadre de l'O.M.C.I. ;

13. Observant cependant que la seconde de ces conventions limite à l'armateur la responsabilité de la réparation du dommage, alors que le risque nouveau créé par les moyens modernes de transport est dû à la nature de la marchandise et bénéficie essentiellement au chargeur de la marchandise transportée ;

14. Considérant que la responsabilité civile concernant les accidents de pétroliers devrait être illimitée et regrettant, par conséquent, qu'une limite de 2 000 francs or par jauge brute et de 210 millions de francs or pour tout sinistre ait été fixée en l'absence de faute ;

15. Approuvant cependant la responsabilité objective stricte (indépendante de toute faute) qui sera établie et l'assurance obligatoire que les armateurs devront contracter pour leurs navires et les recommandations de la récente Conférence de Bruxelles de l'O.M.C.I. tendant à la création d'un Fonds de garantie,

16. Recommande au Comité des Ministres :

16.1. d'inviter les Etats membres qui ne l'ont pas encore fait :

a. à signer et ratifier dès que possible les amendements de 1969 à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954 ;

b. à signer et ratifier dès que possible les deux conventions indiquées au paragraphe 12 ;

c. à introduire dès que possible des sanctions pénales et administratives dans leur législation nationale pour assurer l'application de ces conventions ;

16.2. d'inviter les Etats membres :

a. à accorder leur plein appui aux efforts accomplis dans le cadre de l'O.M.C.I. pour un contrôle international plus efficace de l'application des conventions mentionnées ci-dessus ;

b. à élaborer de nouvelles dispositions concernant le problème général de la pollution des mers, et à soumettre celles-ci à l'approbation de l'O.M.C.I., en tenant particulièrement compte des nécessités de la sauvegarde de la nature et des ressources naturelles ;

c. à soutenir les travaux de l'O.M.C.I. dans le domaine de la pollution des eaux de la mer, de la prévention des accidents maritimes et des questions connexes, notamment en vue de prendre, dans tous les cas nécessaires et pour toutes les catégories de navires visés, des mesures comme l'établissement d'une circulation à sens unique dans les zones encombrées, d'itinéraires maritimes obligatoires, de vitesses maximales et de dispositions relatives au matériel de navigation à bord et à son contrôle périodique, aux systèmes de surveillance, à la formation des officiers et des équipages, à la construction et à l'entretien des navires, etc. ;

d. à prendre des mesures communes pour refuser l'accès de leurs ports aux pétroliers qui ne sont pas couverts par une assurance en matière de responsabilité civile appropriée et qui ne sont pas conformes à certaines normes techniques ;

e. à favoriser la création dans le cadre de l'O.M.C.I. ou dans le cadre européen, d'un Fonds alimenté par des cotisations versées par les chargeurs sur la base du tonnage transporté, ce Fonds étant constitué sous la forme d'un établissement public international géré par les représentants des Etats et des organisations professionnelles et devant concourir tant à la prévention et à la lutte contre les sinistres qu'à l'indemnisation des dommages subis par les Etats et les particuliers du fait de la pollution par les hydrocarbures et non couverts par une assurance.