

## Recommandation 1227 (1993)<sup>1</sup>

# Pollution des mers par les hydrocarbures

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée, rappelant le naufrage du pétrolier Braer, et le nombre alarmant de rejets accidentels d'hydrocarbures et de catastrophes qu'ils entraînent, souligne l'urgente nécessité d'adopter des mesures coordonnées pour améliorer la sécurité maritime et réduire considérablement le risque de pollution pétrolière aux abords des côtes européennes.
2. L'Assemblée rappelle que si les catastrophes de grande ampleur font la une des journaux en raison de leur impact spectaculaire sur l'environnement, on ne doit pas pour autant oublier que les déversements pétroliers ou les actes de pollution moins importants sont beaucoup plus fréquents et méritent la préoccupation publique.
3. L'Assemblée réaffirme que la pollution par le pétrole entraîne le risque de conséquences graves, et souvent irréversibles, pour l'écosystème, représentant une menace directe pour la ressource importante que sont la faune marine et son habitat naturel.
4. Par conséquent, l'Assemblée attire l'attention sur les conséquences des déversements pétroliers pour les activités commerciales des régions touchées, dans lesquelles la population tire parfois l'essentiel de ses revenus des activités liées à la mer.
5. L'Assemblée considère que les accords internationaux existants constituent un cadre satisfaisant, le principal problème étant que la mise en œuvre et le renforcement, par les Etats, de la réglementation adoptée d'un commun accord sont assurés de manière insuffisante et inégale.
6. Compte tenu de la dimension planétaire des transports maritimes, il est nécessaire d'engager des actions à une échelle qui soit, géographiquement, le plus vaste possible; l'Assemblée juge approprié qu'on continue de promouvoir et d'adopter au niveau international, par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale (OMI), la réglementation concernant la sécurité maritime et la protection de l'environnement; mais l'Assemblée se félicite aussi des accords «régionaux» relatifs à la sécurité maritime et notamment aux systèmes de surveillance, comme moyens d'améliorer le cadre juridique mondial et son efficacité.
7. Dans ce contexte, l'Assemblée se félicite de la proposition faite par le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, à la suite de l'échouage du pétrolier Braer, d'organiser, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale, une conférence paneuropéenne sur la sécurité des pétroliers.
8. L'Assemblée se félicite également de la communication de la Commission des Communautés européennes sur «une politique commune de la sécurité maritime», et elle espère que cette initiative aboutira à des instruments juridiques contraignants pour la Communauté.
9. En conséquence, l'Assemblée recommande au Comité des Ministres:
  - 9.1. de mettre en œuvre la proposition du Secrétaire Général du Conseil de l'Europe d'organiser une conférence paneuropéenne sur la sécurité des pétroliers;

---

1. Voir [Doc. 6959](#), rapport de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux, rapporteur: M. Hardy. Texte adopté par la Commission Permanente, agissant au nom de l'Assemblée, le 4 novembre 1993.



9.2. d'inviter l'OMI et la CEE à prendre en compte les questions concernant la sécurité maritime, dans le souci de réaliser, dans les meilleurs délais, les progrès qui sont exigés, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre d'un système international de surveillance des navires en pleine mer;

9.3. d'inviter les Etats membres à prendre toutes les mesures législatives, administratives et techniques possibles:

- a. pour faire en sorte que la réglementation internationale dans le domaine de la sécurité maritime soit mise en œuvre et appliquée de manière adéquate et uniforme;
- b. pour ratifier toutes les conventions de l'OMI, avec leurs protocoles additionnels;
- c. pour mettre en œuvre les recommandations de l'Assemblée;
- d. pour délimiter des «zones interdites» pour les pétroliers et d'autres navires transportant des matières dangereuses, afin d'éviter que ces bâtiments ne soient autorisés à suivre des routes qui mettent davantage en péril les personnes à bord ou les Etats riverains qui pourraient faire les frais d'une catastrophe;
- e. pour mettre en place un système plus rigoureux et plus efficace d'inspection des navires;
- f. pour équiper les ports de dispositifs adéquats, spécialement pour le nettoyage des pétroliers, et en assurer l'utilisation;
- g. pour remplacer les pétroliers et d'autres navires vieillissants ou périmés, et encourager la construction de navires conçus en vue de donner une priorité absolue à la sécurité;
- h. pour faire en sorte que chaque Etat membre dispose d'une capacité appropriée pour lutter contre les catastrophes, réagir dans une situation d'urgence et fournir les moyens permettant de mener à bien les opérations de sauvetage;
- i. pour faire en sorte que lorsqu'un navire navigue sous pavillon de complaisance, ce navire soit tenu de satisfaire aux normes les plus élevées - c'est-à-dire, selon le cas, celles du pays dont il arbore le pavillon ou celles du pays où se trouve le siège de son propriétaire;
- j. pour améliorer la formation professionnelle des équipages et les niveaux de qualification;
- k. pour instituer et faire appliquer une législation rigoureuse en matière de responsabilité, ainsi que des sanctions plus sévères;
- l. pour élever le plafond de la protection garantie par l'assurance, afin qu'elle équilibre le coût possible d'une réhabilitation écologique des zones affectées ainsi que le manque à gagner subi par la -population locale en cas d'accident;
- m. pour étudier des réglementations afin de décourager l'abandon prématuré d'un navire, surtout lorsqu'on peut considérer que la valeur du navire coulé n'est pas moindre que celle du navire à flot.