

Résolution 1229 (2000)¹

Accidents portant atteinte à l'environnement

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée réaffirme la nécessité de mettre en place, au niveau de la Grande Europe, des politiques de prévention et de réparation des atteintes accidentelles à l'environnement, qui forment un ensemble cohérent. Cette nécessité a été illustrée de manière spectaculaire par les quatre accidents désastreux qui se sont produits en l'espace de trois mois, de la mi-décembre 1999 à la mi-mars 2000:

1.1. le 12 décembre 1999, l'Erika, pétrolier monocoque de 25 ans battant pavillon maltais, affrété par TotalFina, s'est cassé en deux au large des côtes de Bretagne, répandant entre 10 000 et 15 000 tonnes de fioul lourd; la pollution du littoral européen sur 400 km environ a causé de graves dommages à la faune, à la flore, à la pêche et au tourisme, et a également des effets sur la santé publique;

1.2. le 29 décembre 1999, le pétrolier russe de 25 ans, Volgoneft 248, qui transportait lui aussi du fioul lourd et ne devait en principe naviguer qu'à la belle saison, a fait naufrage par mauvais temps et sombré au large d'Istanbul, répandant 1 300 tonnes de sa cargaison dans la mer de Marmara déjà gravement polluée;

1.3. le 30 janvier 2000, au nord-ouest de la Roumanie, la rupture d'un barrage a entraîné le déversement de 100 000 m³ d'eaux usées contaminées par du cyanure provenant de la mine d'or de Baia Mare Aurul dans le Lapus et le Somes, affluents de la Tisza qui est elle-même un affluent du Danube;

1.4. le 10 mars 2000, au nord-ouest de la Roumanie, des boues contenant de fortes concentrations de métaux lourds (en particulier de plomb et de zinc) se sont déversées depuis le bassin de décantation d'une mine désaffectée de Baia Borse dans la Visheu qui est également un affluent du Danube.

La pollution fluviale causée par les accidents susmentionnés a entièrement ruiné l'économie locale, fondée sur la pêche et l'utilisation des ressources en eau à des fins agricoles.

2. L'Assemblée se félicite de la mobilisation immédiate et spontanée de l'opinion publique et des efforts bénévoles accomplis au lendemain de l'accident de l'Erika, ainsi que des rapports des commissions d'enquête de l'Assemblée nationale et du Sénat français, et prend note des propositions rapidement émises par la Commission européenne (Union européenne) visant:

2.1. l'élaboration de directives concernant l'application des normes internationales en vigueur par les autorités portuaires et les sociétés de classification, et les moyens de hâter la mise en service de pétroliers à double coque;

2.2. une plus grande transparence de l'industrie du transport maritime afin qu'aucun affréteur, assureur, financier, etc. d'un navire non conforme à la réglementation ne puisse prétendre à l'avenir qu'il n'était pas au courant de son mauvais état;

2.3. une surveillance accrue des navires potentiellement dangereux;

1. Discussion par l'Assemblée le 29 septembre 2000 (32^e séance) (voir [Doc. 8760](#), rapport de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux, rapporteur: Sir Sydney Chapman; et [Doc. 8839](#), avis de la commission de l'agriculture, du développement rural et de l'alimentation, rapporteur: M. Goulet). Texte adopté par l'Assemblée le 29 septembre 2000 (32^e séance).



- 2.4. à assurer que l'adhésion de nouveaux Etats, en particulier celle de Malte et de Chypre, qui possèdent respectivement les quatrième et cinquième flottes du monde, n'entraîne pas l'augmentation du nombre de bateaux non conformes à la réglementation navigant sous le pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne;
 - 2.5. la création d'une agence européenne de la sécurité maritime ou «garde-côtes», ayant pour mission de veiller à la bonne exécution des inspections de sécurité;
 - 2.6. l'augmentation du plafond des indemnisations prévues par le dispositif international des responsabilités et des réparations relatives à la pollution par le pétrole, lequel a correctement fonctionné jusqu'à ce jour, mais dont il faut aujourd'hui accélérer la mise en œuvre pour répondre aux besoins des victimes et faire plus fortement barrage à l'utilisation de navires non conformes à la réglementation.
3. L'Assemblée se félicite de la coopération entre les pouvoirs publics et les Gouvernements de la Roumanie et de la Hongrie immédiatement après les accidents survenus dans le nord-ouest de la Roumanie, qui s'est poursuivie depuis sur des questions spécifiques. Elle marque son accord avec le «Livre blanc sur la responsabilité environnementale», publié le 9 février 2000 par la Commission européenne (Union européenne), dans lequel l'adhésion de la Communauté européenne à la Convention du Conseil de l'Europe sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement (Lugano, 1993) est présentée comme un geste envisageable dans l'intérêt de la Grande Europe, qui pourrait compléter l'élaboration d'une directive-cadre. L'Assemblée relève que la Roumanie fait partie des nombreux Etats qui n'ont pas encore signé cette convention.
4. L'Assemblée réaffirme sa position ([Recommandation 1431 \(1999\)](#)) selon laquelle une responsabilité prévue par la loi et assortie de garanties financières pour les dommages causés à l'environnement – c'est-à-dire aux personnes, aux biens, aux moyens de subsistance économiques et aux biens communs partagés que représentent les ressources naturelles et la biodiversité – est de nature à rendre les activités industrielles et les transports plus sûrs et plus propres, et fait donc partie des principaux moyens de prévention des accidents éventuels. Elle réaffirme à ce propos la pertinence du principe «pollueur-payeur» et la nécessité de l'appliquer, et, dans cette perspective, d'établir clairement et distinctement les responsabilités de toutes les parties concernées.
5. L'Assemblée réaffirme sa position ([Recommandation 1330 \(1997\)](#)) selon laquelle la réhabilitation des écosystèmes de la mer Noire et du bassin du Danube reste une question d'importance vitale pour toute l'Europe, notamment pour les raisons suivantes:
- 5.1. selon les estimations, la mer Noire – dont les six Etats riverains appartiennent tous au Conseil de l'Europe, trois d'entre eux étant candidats à l'adhésion à l'Union européenne – est biologiquement morte à 90 % et c'est le Danube qui est à l'origine de 80 % de sa pollution;
 - 5.2. l'avenir de la Méditerranée, qui est reliée à elle par la mer de Marmara, est menacé;
 - 5.3. une intervention efficace aura des répercussions favorables sur la remise en état du milieu marin gravement pollué du grand nord de l'Europe.
6. L'Assemblée note que l'utilisation excessive de la mer Noire, notamment pour le transport de pétrole et d'autres matières dangereuses, pourrait aggraver encore la situation déjà délicate de la diversité biologique de la mer Noire.
7. Rappelant sa position, prise de longue date, sur les relations Nord-Sud et sa vocation à protéger les droits de tous dans la Grande Europe, l'Assemblée considère que les régions dans lesquelles les règles en matière d'environnement sont strictes n'ont pas à être incitées à les assouplir:
- 7.1. de ce fait, il importe de veiller à ce que la mise en place de normes internationales applicables à la navigation et à la mise en service de pétroliers à double coque ne pousse pas les navires non conformes à la réglementation dans les océans des pays les plus pauvres et les plus vulnérables et, a fortiori, dans les eaux des pays que l'on sait candidats à l'adhésion à l'Union européenne ou de leurs voisins;
 - 7.2. l'Organisation maritime internationale (OMI), qui est le forum naturel auquel tous les Etats membres du Conseil de l'Europe participent, devrait exprimer le souci commun de perfectionner les règles destinées à assurer la sécurité de la navigation internationale et à prévenir la pollution, et de parvenir à un accord sur les mesures à prendre et le calendrier à prévoir pour leur mise en œuvre;

7.3. toutefois, l'Assemblée rejette l'idée de l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), selon laquelle la création d'un «troisième degré» de financement permettant d'indemniser rapidement les victimes de la pollution des eaux européennes par le pétrole déstabiliserait le système international actuel qui définit les responsabilités et les réparations en cas de pollution par le pétrole. Elle soutient au contraire fermement cette proposition.

8. L'Assemblée note avec intérêt que le prochain rapport de la commission des questions économiques et du développement portera sur le financement des mesures de sécurité liées à l'industrie nucléaire.

9. En conséquence, l'Assemblée:

9.1. invite les gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe à exprimer dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) un avis concerté sur les propositions de l'Union européenne visant à améliorer la sécurité du transport du pétrole par mer, notamment:

- a. en faisant modifier la réglementation internationale en vigueur, notamment par une augmentation des plafonds d'indemnisation, en s'inspirant des critères appliqués aux Etats-Unis (Oil Pollution Act), qui prennent en considération les préjudices subis par l'environnement;
- b. en réexaminant le fonctionnement du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol), en particulier en ce qui concerne sa conception du «préjudice réparable»;
- c. en soutenant le développement du programme Equasis (European Quality Shipping Information System), concernant un système harmonisé et informatisé de contrôle et d'information sur la sécurité des navires;
- d. en prévoyant une formation en matière de sécurité maritime dans les écoles en charge de l'enseignement des matières maritimes et en créant un centre de formation européen en la matière, responsable de la formation d'inspecteurs et d'agents à même d'intervenir en cas de sinistre dans n'importe quel pays membre;
- e. en imposant aux armateurs ou affréteurs de déclarer la nature exacte des hydrocarbures ou des produits chimiques ou toxiques transportés et d'en déposer un échantillon;

9.2. souligne la nécessité d'une surveillance internationale des activités des navires dans les eaux internationales, incluant un contrôle strict, grâce à des satellites d'observation de la Terre, du déversement délibéré de substances polluantes dans la mer;

9.3. rappelle en particulier les possibilités qu'offre l'Accord EUR-OPA Risques majeurs du Conseil de l'Europe, qui constitue une plate-forme appropriée pour la coopération entre l'Europe orientale, le sud du Bassin méditerranéen et l'Europe occidentale dans le domaine des catastrophes naturelles et technologiques majeures;

9.4. invite les gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe à s'employer à conclure et à mettre en œuvre des accords bilatéraux et multilatéraux visant à assurer une indemnisation appropriée aux parties victimes d'accidents portant atteinte à l'environnement;

9.5. invite l'Union européenne:

- a. à épuiser tous les moyens pouvant permettre d'obtenir un consensus dans le cadre de l'OMI, avant de chercher à faire adopter ses propres propositions en faveur de l'accélération de la mise en service de pétroliers à double coque et de la limitation de la circulation dans les eaux européennes; et
- b. à mettre en œuvre, dans l'intérêt de la Grande Europe l'option de son adhésion à la Convention de Lugano du Conseil de l'Europe sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement;

9.6. appelle les gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe candidats à l'adhésion à l'Union européenne à signer et à ratifier la Convention de Lugano du Conseil de l'Europe sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement, en vue de préparer leur alignement sur l'acquis communautaire de l'Union européenne;

9.7. invite le Gouvernement et le Parlement de la Roumanie, compte tenu de la réponse du Comité des Ministres à la [Recommandation 1330 \(1997\)](#) de l'Assemblée, à réactiver, en vertu du Pacte de stabilité pour l'Europe du Sud-Est, les discussions des Etats riverains sur le projet de charte européenne du bassin du Danube.