



Résolution 1439 (2005)¹

Pollution des mers

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée parlementaire rappelle que l'Europe a assisté ces dernières années à plusieurs catastrophes maritimes ayant des effets très graves sur l'environnement. Deux des plus spectaculaires accidents ont été le naufrage de l'Erika, en décembre 1999, au large des côtes de Bretagne (France), et celui du Prestige, en novembre 2002, au large des côtes de Galice (Espagne), qui ont provoqué des pollutions très importantes de la mer et des côtes, dues au déversement d'hydrocarbures.
2. Elle a été très touchée par les souffrances endurées par les populations affectées et par l'élan spontané et solidaire des citoyens mobilisés pour leur venir en aide. Elle constate que les plans d'intervention ne prévoient pas les moyens suffisants pour pallier les conséquences sociales et environnementales de telles catastrophes.
3. L'Assemblée déplore les énormes coûts économiques, sociaux et environnementaux des pollutions accidentelles des mers et pense que les dédommagements prévus par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et par les régimes nationaux sont encore loin de les couvrir entièrement (malgré la réforme adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) le 16 mai 2003, ayant porté le plafond d'indemnisation du FIPOL à environ 1 milliard de dollars).
4. L'Assemblée avait avancé des propositions concrètes d'action pour renforcer la sécurité du transport pétrolier maritime à la suite de l'accident de l'Erika ([Résolution 1229 \(2000\)](#)) sur les accidents portant atteinte à l'environnement). A la suite du naufrage du Prestige, la [Résolution 1317 \(2003\)](#) sur la pollution marine rappelaient les mesures nécessaires pour protéger efficacement l'espace maritime européen.
5. Elle regrette que les mesures qu'elle avait proposées, ainsi que celles préconisées par l'Union européenne et nombre d'organisations internationales compétentes, n'aient pas été entièrement mises en œuvre pour que les risques de pollution accidentelle des mers puissent être considérablement réduits, notamment au large des côtes européennes.
6. Elle se félicite par ailleurs de la création de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) et souhaite que celle-ci devienne un acteur de premier rang dans le domaine de la prévention des dommages écologiques infligés à l'environnement marin par l'activité humaine. Elle se réjouit aussi du développement, par l'Union européenne, d'une stratégie pour la protection du milieu marin.
7. L'Assemblée rappelle que les eaux de l'Europe occidentale et de la mer Baltique sont des zones marines particulièrement sensibles, qui ont besoin d'une protection spéciale du fait de leur vulnérabilité aux conséquences de la navigation et des activités connexes. C'est pourquoi les Etats côtiers doivent pouvoir contrôler d'une manière plus stricte le passage des navires, et les pétroliers à simple coque doivent être interdits.
8. Elle rappelle qu'aux effets de la pollution accidentelle des mers s'ajoutent ceux – beaucoup plus importants – de la pollution volontaire résultant des dégazages et des déballastages, que cette pollution est de nos jours détectable, mais qu'elle reste pratique courante, malgré la législation qui l'interdit et les sanctions existantes.

1. Discussion par l'Assemblée le 29 avril 2005 (16e séance) (voir [Doc. 10485](#), rapport de la commission de l'environnement, de l'agriculture et des questions territoriales, rapporteur : M. Lengagne). Texte adopté par l'Assemblée le 29 avril 2005 (16e séance).



9. Elle constate que, tandis que l'application des réglementations communautaires et internationales souffre de graves dysfonctionnements, l'Europe se trouve confrontée à de très sérieuses menaces de pollution marine, notamment dans des mers semi-fermées.

10. En conséquence, l'Assemblée invite les gouvernements des Etats membres à appliquer intégralement les réglementations internationales existant dans le domaine du transport maritime et en particulier :

à adopter les dispositions nécessaires pour accueillir des navires en détresse dans leurs eaux territoriales, à prévoir des lieux de refuge et à établir des plans d'intervention appropriés ;

à assurer la construction d'installations spécifiques pour la réception dans les ports des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison, et à élaborer des plans de traitement de ces déchets ;

à assurer une meilleure formation des gens de mer afin de réduire les risques d'accidents maritimes – dont 80 % résultent d'une défaillance humaine.

11. L'Assemblée invite en particulier les pays membres de l'Union européenne à transposer pleinement toutes les dispositions qui ont été préconisées dans le cadre des paquets de mesures «Erika I» et «Erika II», et les Etats non membres de l'Union européenne à s'en inspirer pour améliorer leurs législations nationales respectives.

12. Elle invite aussi les Etats membres du Conseil de l'Europe :

à instaurer ou à développer un service de gardes-côtes pour veiller à la sûreté maritime et à la sécurité des ports ainsi qu'à la protection de l'environnement marin ;

à veiller à ce que toute exploitation pétrolière offshore respecte les règles les plus strictes de fonctionnement pour éliminer tout risque de pollution accidentelle ;

à favoriser le transport du pétrole par oléoduc dans tous les cas où ce choix est possible ;

à développer des systèmes de contrôle des dégazages et des déballastages, incluant l'observation par satellite, la surveillance aérienne des côtes, les contrôles portuaires, etc. ;

à prévoir des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives pour les responsables de toute pollution des mers, en y incluant la possibilité de peines d'emprisonnement dans les cas de pollutions délibérées ;

à recenser les ressources naturelles (faune et flore) et économiques (pêche, tourisme, etc.) des littoraux pour disposer d'états des lieux préalables qui permettraient d'évaluer les dommages en cas de marées noires ;

à signer et/ou à ratifier la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS), ainsi que la Convention du Conseil de l'Europe sur la protection de l'environnement par le droit pénal (STE no 172) ;

à œuvrer pour la création d'un tribunal pénal maritime international.

13. L'Assemblée invite les gouvernements des Etats membres à se concerter en vue d'accorder une position commune au sein de l'OMI visant :

à lui accorder un pouvoir de contrôle sur l'application de ses conventions internationales, en effectuant des audits des services compétents des Etats membres, chargés du contrôle du respect des normes maritimes ;

à mettre en place une réglementation qui permette à tout Etat victime de dommages de pollution provoqués par un navire à demander réparation à l'Etat dont le navire bat pavillon, lorsqu'il est établi que les dommages sont liés à l'absence d'exercice, par l'Etat pavillon, d'un contrôle approprié sur le navire concerné ;

à étendre les possibilités de mise en cause de la responsabilité civile de l'armateur, de l'affrèteur, de la société de classification ou de l'Etat pavillon en cas de pollution causée par un navire ;

à réformer le FIPOL de manière à ce que les victimes des catastrophes maritimes puissent être rapidement dédommagées, d'une manière satisfaisante.

14. L'Assemblée invite l'Union européenne à s'assurer que l'EMSA dispose des moyens nécessaires pour déployer une activité efficace de lutte contre la pollution des mers et propose à l'agence de coordonner les services nationaux de gardes-côtes et en particulier leurs activités de surveillance et de contrôle des navires qui constituent des dangers potentiels pour l'environnement.