

## **CONGRES**

### **DES POUVOIRS LOCAUX ET REGIONAUX**

Conseil de l'Europe

F – 67075 Strasbourg Cedex

Tél : +33 (0)3 88 41 20 00

Fax : +33 (0)3 88 41 27 51/ 37 47

<http://www.coe.int/cplre>



### **12<sup>ème</sup> SESSION PLENIERE**

*de la Chambre des pouvoirs locaux*

Strasbourg, 20 avril 2005

CPL (12) 3  
Partie II

### **DOUZIEME SESSION**

(Strasbourg, 31 mai – 2 juin 2005)

### **Les grandes marées noires : le rôle des pouvoirs locaux**

**Rapporteur: Anne-Grethe STRÖM-ERICHSEN, Norvège,  
Chambre des pouvoirs locaux  
Groupe politique : SOC**

-----

### **EXPOSE DES MOTIFS**

*Experts : **M. Lasse H. PETERSSON** et **Mme Svetlana MILUTINOVIC**  
(Nansen Environmental and Remote Sensing Center, Bergen, Norvège)*

## Table des matières

Table des matières.....	3
<b>1 Introduction</b> .....	5
<b>2 Contexte</b> .....	5
Références.....	6
<b>3 Situation actuelle</b> .....	7
3.1 Atlantique du nord-est et mer du Nord .....	7
3.2 Mer de Norvège et mer de Barents .....	8
3.3 Mer Baltique .....	8
3.4 Mer Méditerranée.....	9
3.5 Mer Noire.....	10
3.6 Mer Caspienne .....	10
Références.....	10
<b>4 Sources de pollution</b> .....	11
4.1 Hydrocarbures.....	11
4.2 Substances chimiques .....	12
Références.....	13
<b>5 Origine de la pollution marine</b> .....	14
Références.....	15
<b>6 Réglementation en vigueur concernant les dommages environnementaux</b> .....	15
Références.....	18
<b>7 Rôle des Organisations maritimes internationales en matière de sécurité</b> .....	19
Références.....	19
<b>8 Stratégies de l'Union européenne en matière d'application des réglementations relatives à la protection de l'environnement</b> .....	20
Références.....	24
<b>9 Politiques industrielles</b> .....	25
Références.....	25
<b>10 Rôle des pouvoirs locaux et régionaux</b> .....	26
Références.....	28
<b>11 Annexe au rapport</b> .....	29
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) .....	29
Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) .....	29
Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (Convention de Londres) .....	30
Commission pour la protection du milieu marin de la Baltique (Commission d'Helsinki – HELCOM) .....	31
Commission Oslo-Paris pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du nord-est (OSPAR) .....	31
Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Convention de Barcelone) .....	32
Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses (Accord de Bonn) .....	32

Accord de Copenhague .....	33
Directive cadre européenne dans le domaine de l'eau .....	33

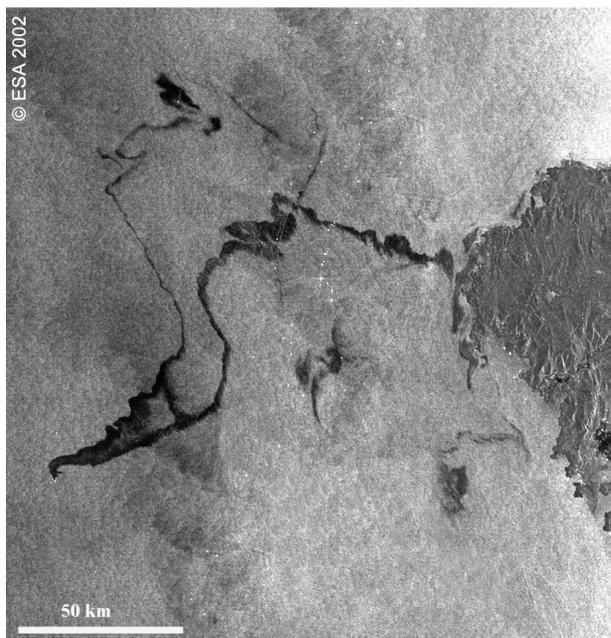
## 1 Introduction

A la suite d'une **Conférence européenne sur le rôle des pouvoirs locaux baltes dans la lutte contre les grandes marées noires**, tenue à Helsinki les 9 et 10 février 2004, la Commission du développement durable de la Chambre des pouvoirs locaux du Congrès des pouvoirs locaux et régionaux du Conseil de l'Europe a décidé, lors de sa réunion du 1<sup>er</sup> avril 2004, d'élaborer un rapport sur les pouvoirs locaux ayant à faire face à des marées noires en tenant compte des débats et des conclusions de la Conférence. La Commission a désigné Anne-Grethe STRÖM-ERICHSEN comme rapporteur. Le Nansen Environmental and Remote Sensing Center de Bergen (Norvège), en la personne de Lasse H. PETTERSSON, directeur de recherche, et de Svetlana MILUTINOVIC, chercheuse, a contribué au rapport sur le plan technique.

La commission du développement durable de la Chambre des pouvoirs locaux a approuvé les avant-projets de Recommandation et de Résolution à l'unanimité lors de la réunion tenus à Strasbourg le 16 mars 2005.

## 2 Contexte

Depuis quelques dizaines d'années, la pollution des océans est devenue un problème de plus en plus préoccupant pour la communauté internationale. Les transports et autres activités maritimes sont l'une des sources de la pollution marine. En termes de volume, les hydrocarbures représentent le principal polluant imputable à la navigation et les accidents de pétroliers sont la cause la plus connue de pollution par ces substances. Bien que ces accidents ne soient à l'origine que d'une part relativement faible de la quantité totale d'hydrocarbures déversés chaque année dans les mers, leurs conséquences peuvent être dramatiques pour les zones avoisinantes, en particulier si le navire concerné est de grande taille et que l'accident se produise à proximité des côtes. A titre d'exemple, les naufrages de l'*Erica* (2000) et du *Prestige* (2002) ont causé une pollution des eaux océaniques et côtières dans une zone extrêmement étendue (Figure 1).



*Figure 1 : Le radar embarqué sur le satellite européen Envisat détecte l'étendue des nappes d'hydrocarbures résultant de l'accident du pétrolier Prestige. Une surveillance satellitaire systématique des eaux européennes augmentera la probabilité de détection précoce des déversements délibérés ou accidentels d'hydrocarbures. Copyright : © 2002 ESA.*

Le 19 janvier 2004, le cargo *Rocknes*, battant pavillon d'Antigua-et-Barbuda, a chaviré dans le Vatllestraumen, près de la ville de Bergen (Norvège) (Figure 2). L'accident a entraîné la perte de dix-huit vies humaines. Après les premières interventions de secours, une vaste opération a été engagée pour combattre la marée noire. Quelque 138 tonnes d'hydrocarbures ont été récupérées en mer au cours des semaines qui ont suivi. Les travaux de nettoyage de la côte, qui ont duré plus de six mois, ont coûté 108,5 millions de couronnes norvégiennes (13 millions d'euros) et mobilisé jusqu'à 150 personnes et 30 bateaux. Au total, l'opération de nettoyage a nécessité 11 000 jours-personne de travail et s'est soldée par l'enlèvement de 1 153 m<sup>3</sup> de matières polluées, soit l'équivalent, selon les estimations, de 228 tonnes d'hydrocarbures. En d'autres termes, pour nettoyer la mer et les zones côtières des hydrocarbures, il faut collecter cinq fois plus de matières polluées.



Figure 2 : Le cargo *Rocknes* chaviré et la pellicule d'hydrocarbures s'écoulant de l'épave dans le Vatllestraumen, près de Bergen, en janvier 2004. Avec l'aimable autorisation de l'Administration norvégienne du littoral.



Figure 3 : Opérations de nettoyage après la marée noire due à l'accident du *Rocknes*.

### Références

- « På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap » (« Par précaution – La sécurité maritime et la préparation aux pollutions par les hydrocarbures » (en norvégien), Rapport au Parlement n° 14 (2004-2005).
- « Prestisjefritt samarbeid » – Rapport de l'IUA Bergen (région d'intervention intercommunale), contribution aux opérations de nettoyage après l'accident du *Rocknes*. [www.bergenhavn.no/Rapport.pdf](http://www.bergenhavn.no/Rapport.pdf)

### 3 Situation actuelle

L'Europe est bordée en grande partie par des mers fermées ou semi-fermées, comme la mer Méditerranée, la mer Noire, la mer Caspienne et la mer Baltique. Les échanges d'eau entre ces mers et l'océan sont limités, d'où leur grande sensibilité à la pollution. Pour autant, le littoral atlantique de l'Europe n'est pas épargné par une pollution due principalement à des sources terrestres, à la production en mer de pétrole et de gaz, aux transports maritimes et à des marées noires accidentelles. La dynamique de ces eaux plus ouvertes se réduit pour l'essentiel à de puissants systèmes de courants côtiers, de sorte que les substances polluantes déversées dans ces zones sont transportées au sein des eaux littorales, selon la circulation cyclonique partant de l'Europe continentale pour rejoindre le courant côtier norvégien via le Skagerrak (Figure 4).

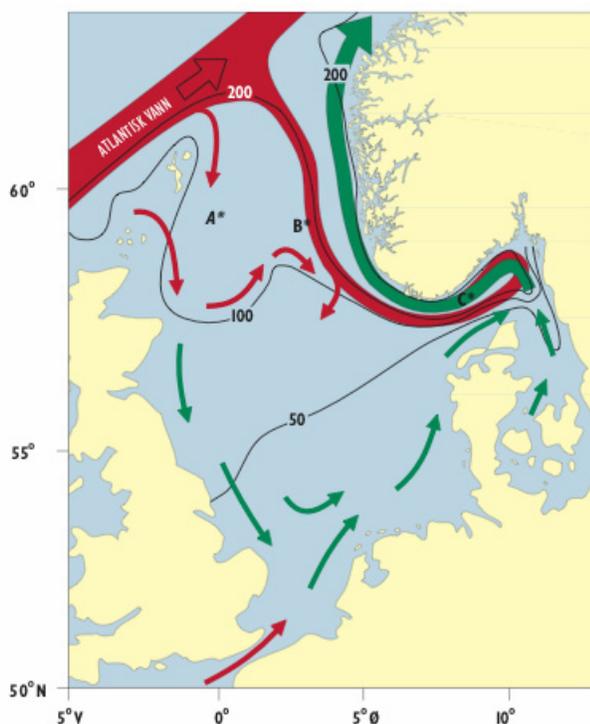


Figure 4 : Schéma de circulation des principaux courants océaniques dans la région de la mer du Nord (Avec l'aimable autorisation de l'Institut de recherche marine, Bergen, Norvège).

#### 3.1 Atlantique du nord-est et mer du Nord

D'importants volumes de pétrole brut et raffiné transitent dans cette région à bord de pétroliers, ce qui entraîne des risques élevés d'échouage et de collision. Un intense trafic de navires marchands et de bateaux de pêche vient accroître les risques de collision accidentelle avec des pétroliers et de déversement d'hydrocarbures de source. Une partie du pétrole brut longe les côtes du Portugal, de l'Espagne et de la France pour approvisionner les raffineries de ces pays. Une autre partie emprunte la Manche pour rejoindre les installations des Pays-Bas, de l'Allemagne et des pays baltes. Cette forte circulation est à l'origine de plusieurs grandes marées noires dans la région, dues notamment à des échouages. Les catastrophes particulièrement graves survenues récemment, notamment à la suite des accidents du pétrolier *Erika* au large de la Bretagne en décembre 1999 et du *Prestige* près des côtes de Galice en novembre 2002, ont suscité un certain nombre d'initiatives destinées à améliorer la sécurité maritime dans la région.

La mer du Nord est une zone de production pétrolière intensive, qui va de pair avec d'importantes activités de transport. Bien que le volume total des effluents pollués provenant des installations de forage soit en augmentation (par suite de l'accroissement de la production et du vieillissement des champs pétrolifères), les hydrocarbures sont rapidement dispersés et dilués et leur concentration dans l'eau de mer demeure faible. Une réglementation et une surveillance strictes permettent de limiter les rejets normaux d'hydrocarbures dans les effluents des plateformes pétrolières et gazières. Néanmoins, le trafic de pétroliers engendre un risque de pollution par les hydrocarbures. Il a été établi que le nombre de déversements illicites avait régulièrement baissé entre 1990 et 2000.

### *3.2 Mer de Norvège et mer de Barents*

Dans le nord de la mer de Norvège et dans la mer de Barents, le trafic de pétroliers était jusqu'il y a peu limité et le risque d'incidents faible. Ce risque a néanmoins considérablement augmenté par suite d'une forte progression du transport d'hydrocarbures en provenance de la région arctique russe via le port de Mourmansk, qui transite le long de la côte norvégienne à destination des marchés d'Europe occidentale et des Etats-Unis (selon des données recueillies en 2003, quelque 200 pétroliers longent chaque année le littoral norvégien). Selon les prévisions, ce trafic devrait atteindre d'ici à 2010 150 millions de tonnes par an, dont 80 millions seront acheminées par des supertankers de 250 000 tonnes et 70 millions par des pétroliers de 100 000 tonnes. Les caractéristiques de l'écosystème de la mer de Barents sont telles que celle-ci est particulièrement vulnérable à la pollution. De plus, les interventions contre les marées noires dans le rude milieu arctique sont beaucoup plus malaisées qu'à des latitudes plus basses. C'est pourquoi la Norvège a l'intention de classer la mer de Barents « Zone maritime particulièrement vulnérable » (ZMPV) dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). Cette mesure permettrait au gouvernement norvégien d'interdire aux navires de s'approcher à moins de cinquante milles nautiques de la côte, de rendre obligatoire le signalement des mouvements de navires dans la zone et d'imposer aux navires-citernes des critères de qualité. La surveillance et la planification des interventions en cas d'accidents impliquant des pétroliers sont des tâches primordiales, dont l'importance va encore augmenter à l'avenir.

### *3.3 Mer Baltique*

Selon les estimations, 30 000 à 60 000 tonnes d'hydrocarbures seraient déversées annuellement dans la mer Baltique et 80 % de cette pollution serait d'origine terrestre (industries, raffineries, effluents urbains). Il est difficile d'évaluer avec précision les quantités d'hydrocarbures provenant d'autres sources. La principale source de pollution par les navires est probablement le rejet intentionnel de résidus d'hydrocarbures et d'eaux polluées, principalement au cours des opérations de nettoyage et d'entretien des machines et des soutes (Figure 5). La Baltique est une région d'intense activité maritime. D'après les données de la Commission d'Helsinki (HELCOM), quelque 2 000 navires de taille appréciable (y compris des pétroliers géants, des navires transportant des cargaisons dangereuses et potentiellement polluantes et de grands ferries) se trouvent à tout moment dans la Baltique. HELCOM prévoit que d'ici à 2015 la quantité totale d'hydrocarbures transportés dans cette zone dépassera 130 millions de tonnes par an. La quantité de marchandises transitant par la Baltique devrait doubler d'ici à 2017 et la probabilité d'une collision impliquant un pétrolier augmentera de 20 % d'ici à 2020. Il existe une forte probabilité pour que se produise, au cours des cinq à dix prochaines années, une grande marée noire due à un accident qui causerait de graves dommages à l'écosystème de la Baltique.

### 3.4 Mer Méditerranée

La mer Méditerranée présente une grande diversité physique. Elle inclut de nombreuses mers plus petites, dont la mer Adriatique, la mer Egée, la mer des Baléares, la mer Ionienne, la mer Ligure et la mer Tyrrhénienne. Son environnement se dégrade par suite du développement accéléré de son littoral, d'une pollution chronique liée aux écoulements agricoles et industriels, et des rejets illicites (Figure 5). Bien que les déversements accidentels d'hydrocarbures ne soient pas pour une grande part dans la détérioration du milieu marin méditerranéen, ils représentent une menace constante de pollution aiguë. Parmi les accidents de pétroliers qui se sont produits en Méditerranée, quelques-uns (le *Haven* en 1991 et l'*Irenes Serenade* en 1980) figurent parmi les dix plus grandes marées noires enregistrées dans le monde. On trouve dans cette région tous les types d'activités associées à des risques de pollution par les hydrocarbures : prospection et production pétrolières et gazières, acheminement d'hydrocarbures depuis les plateformes de forage vers le continent par bateaux ou par oléoducs sous-marins, expédition de pétrole brut, de produits raffinés et de fioul résiduel à l'intérieur de la région et à l'exportation, transport à grande échelle de marchandises et de passagers. Si l'on passe en revue les accidents ayant impliqué de grands pétroliers qui sont survenus dans la Méditerranée depuis 1960, on constate que près de deux tiers des catastrophes ont été causées par des collisions ou des échouages, les autres étant consécutives à des défaillances d'équipements, des avaries de coque ou des incendies. Les risques de collision sont particulièrement élevés dans les eaux étroites des Dardanelles, du détroit de Messine et du détroit de Gibraltar. Toutefois, c'est dans les grands ports ou à leurs abords que les catastrophes dues à des pétroliers ont été les plus fréquentes. Dans beaucoup de secteurs de la région, une difficulté supplémentaire vient de la circulation transversale de navires plus petits, bateaux de pêche et ferries notamment, qui accroît sérieusement les risques de collisions.

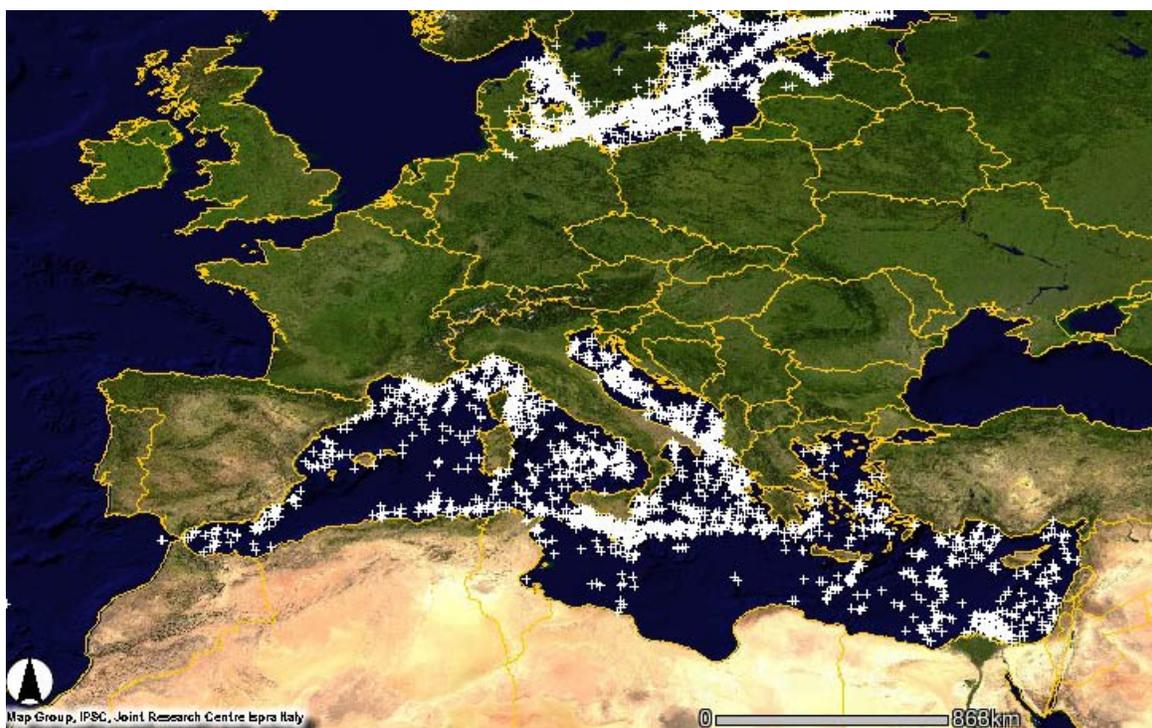


Figure 5 : Rejets d'hydrocarbures présumés dans la mer Baltique et la mer Méditerranée entre 1998 et 2002, d'après des observations satellitaires, aériennes et in situ. Avec l'aimable autorisation du projet OCEANIDES de la CE (<http://oceanides.jrc.cec.eu.int/>).

### 3.5 Mer Noire

La mer Noire est l'une des plus grandes mers fermées du monde, dont le seul lien avec les océans est l'étroit détroit du Bosphore. Son milieu marin a subi une dégradation considérable due en partie seulement à la pollution par les hydrocarbures. Les déversements d'hydrocarbures sont pour l'essentiel chroniques et imputables à des sources terrestres. Les risques peuvent provenir de la production pétrolière, des terminaux de chargement ou d'accidents de pétroliers. Etant donné que la mer Noire n'est pas une zone très importante de production pétrolière, le risque de pollution dû à cette source semble minimal. En revanche, les activités maritimes sont nombreuses et la région est exposée au risque de déversement d'hydrocarbures de route par suite de collisions ou d'échouages. D'autre part, le transit de pétrole brut et de produits raffinés, déjà considérable, est en augmentation en raison notamment de la construction d'oléoducs terrestres en provenance de la région de la mer Caspienne. Il y a eu peu de marées noires causées par de grands pétroliers dans la mer Noire proprement dite, mais plusieurs incidents sérieux se sont produits dans le Bosphore, détroit long de 30 km, étroit et encombré, où circulent chaque année quelque 50 000 navires, dont 5 000 transportent du pétrole brut ou raffiné ou du gaz naturel liquide. Les risques liés au transport par mer militent fortement en faveur de la construction de grands oléoducs rejoignant directement les mers ouvertes. Néanmoins, tant que les exportations de pétrole se développeront, il ne faut pas compter sur une fermeture immédiate des routes maritimes grâce à l'implantation de nouveaux oléoducs, mais plutôt s'attendre à une augmentation des volumes transportés par bateau.

### 3.6 Mer Caspienne

La mer Caspienne est la plus grande mer totalement fermée du monde. En raison de son isolement ancien et de la faible salinité de ses eaux, son écosystème marin est exceptionnel, mais aussi vulnérable. La région possède d'importantes réserves de pétrole sous-marines et terrestres, ce qui engendre un certain nombre d'activités porteuses de risques de pollution par les hydrocarbures : prospection et production pétrolières en mer, transport d'hydrocarbures vers les terminaux terrestres, exportation d'hydrocarbures par divers moyens et expédition de produits raffinés vers les ports de son littoral. Malgré les importantes réserves sous-marines, la prospection et la production pétrolières sont encore relativement limitées en raison des incertitudes politiques qui pèsent sur la répartition des ressources entre les pays de la région. Quand ces incertitudes seront levées, il ne fait pas de doute que la production augmentera, et avec elle les risques de pollution par les hydrocarbures. Dès aujourd'hui, la Caspienne est soumise à des pressions considérables par suite des forages exploratoires, de la production en mer et du trafic maritime associé. Néanmoins, jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu de grandes marées noires dans cette mer. Compte tenu des risques liés à la navigation maritime régulière et aux rudes conditions hivernales (gel), la préparation aux pollutions par les hydrocarbures et les opérations destinées à les combattre sont des tâches indispensables, mais difficiles à mener.

### Références

- Programme des Nations Unies pour l'environnement : *L'avenir de l'environnement mondial 2000* (<http://www.unep.org/GEO/geo2000/>)
- Programme des Nations Unies pour l'environnement : *L'avenir de l'environnement mondial 3* (<http://www.unep.org/GEO/geo3/>)
- International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF - Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution) ([http://www.itopf.com/country\\_profiles/profiles/regionalprofiles.html](http://www.itopf.com/country_profiles/profiles/regionalprofiles.html))
- [http://themes.eea.eu.int/Sectors\\_and\\_activities/transport/indicators/consequences/TERM10%2C2002/TERM\\_2002\\_10a\\_E\\_UAC\\_Illegal\\_oil\\_discharges.pdf](http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators/consequences/TERM10%2C2002/TERM_2002_10a_E_UAC_Illegal_oil_discharges.pdf)
- Alvinge E., D. Stoica et K. Iversen : *Oil Pollution in the Baltic Sea and the Effects on Fish and Fisheries*. Environmental Studies, Université d'Aarhus, 2001. (<http://www.environmentalstudies.au.dk/publica/f2001hx-maltis.pdf>)
- <http://www.helcom.fi/manandsea/shipping.html>

- <http://www.helcom.fi/pollution/oil.html>
- <http://www.bellona.no/en/index.html>
- Frantzen B. et A. Bambulyak : *Oil Transport from the Russian Part of the Barents Region*. Centre environnemental de Svanhovd, 2003. (<http://www.svanhovd.no/publikasjoner/OilTransportEng.PDF>)

## 4 Sources de pollution

### 4.1 Hydrocarbures

En termes de volume, le pétrole brut et les hydrocarbures de soute sont les principaux polluants marins imputables à la navigation maritime. Les régions côtières proches de routes maritimes fréquentées sont exposées à un risque particulièrement élevé de pollution due au déversement délibéré ou accidentel d'hydrocarbures. Les marées noires ont des répercussions immédiates et à long terme. Ainsi, la catastrophe de l'*Erika* a eu pour conséquence directe une mortalité de mollusques et de crustacés dans les eaux littorales de l'ouest de la France. L'eau de mer est restée polluée pendant plusieurs mois et les opérations de nettoyage ont été fastidieuses et onéreuses. Les hydrocarbures se sont déposés sur les côtes rocheuses et ont été piégés dans les sédiments côtiers, causant la mort d'organismes et la perte d'habitats, mais ils ont aussi entraîné une pollution de longue durée, empêchant la réouverture de certaines pêcheries côtières. Les oiseaux de mer figurent parmi les victimes les plus directes et les plus visibles des marées noires. L'effet létal des hydrocarbures sur les oiseaux n'est pas nécessairement proportionnel à l'étendue de la marée noire ; il est surtout important dans les zones où se rassemblent des bandes d'oiseaux. Néanmoins, lorsque des opérations de nettoyage sont correctement conduites, l'impact à long terme sur l'écosystème marin semble mineur.

Le pétrole brut est un mélange de différents hydrocarbures, pour la plupart non aromatiques. Chaque type de pétrole comprend des milliers de ces composants dans des proportions déterminées, ce qui permet d'établir l'origine d'une marée noire. Cette « empreinte digitale » est un moyen légal d'identification de la source de la pollution. On distingue deux catégories d'hydrocarbures aromatiques en fonction du nombre de cycles composant leur molécule : les monocycliques et polycycliques (HAP). Les premiers sont plus abondants et plus volatils. Ils ont des effets toxiques, mais s'évaporent si vite (en quelques jours) que les seuls organismes touchés sont ceux qui sont incapables de s'échapper. Les molécules de HAP, plus petites et plus solubles, sont directement toxiques pour les animaux marins. Des études montrent que les effets toxiques directs des HAP sont amplifiés en présence de rayonnements ultraviolets, ce qui est inquiétant pour les animaux qui vivent dans la couche superficielle de la colonne d'eau. Les plus grosses molécules de HAP peuvent être cancérigènes après ingestion chez le poisson et chez l'homme. De surcroît, les HAP peuvent avoir une incidence défavorable sur la reproduction des poissons et d'autres organismes aquatiques. La plupart des HAP ne sont pas très solubles dans l'eau et tendent à s'accumuler dans les sédiments. A la suite de grandes marées noires, on trouve de fortes concentrations de HAP dans les mollusques et les crustacés. Ces catastrophes conduisent souvent à fermer les pêcheries afin de protéger les consommateurs humains contre l'absorption de HAP.

#### 4.2 Substances chimiques

Bien que les hydrocarbures soient les polluants marins qui préoccupent le plus la population, il ne faut pas perdre de vue que beaucoup de produits chimiques transportés par mer sont bien plus dangereux pour le milieu marin et les organismes vivants. Ces polluants peuvent être classés en trois principaux groupes :

- les métaux traces,
- les composés organiques,
- les éléments radioactifs.

Les effets de ces substances sur les organismes marins sont fonction de leur comportement et de leur devenir après leur libération dans l'environnement. Elles peuvent en effet demeurer dans l'eau, se déposer dans les sédiments ou être absorbées par des organismes. Une attitude de précaution est par conséquent de mise.

Les métaux traces, composants naturels de la croûte terrestre, peuvent être libérés par la dégradation des roches. Aussi leur présence dans l'environnement n'est-elle pas un indicateur automatique de pollution. Néanmoins, les activités humaines ont accéléré leur rejet dans l'environnement. Les sources anthropiques de métaux traces comprennent l'industrie, l'agriculture et la pollution urbaine. Certains de ces métaux, comme le cuivre et le zinc, sont indispensables au fonctionnement normal des organismes, mais peuvent avoir des effets toxiques lorsque leur concentration est trop élevée. D'autres métaux traces, tels que le mercure, le plomb et le cadmium, ne sont pas nécessaires aux processus vitaux et peuvent avoir des effets dommageables s'ils s'accumulent dans les organismes.

De très nombreux produits commerciaux d'usage courant contiennent des composés organiques, dont certains peuvent être nocifs pour le milieu marin (par exemple les composés organostanniques, les composés organochlorés et d'autres polluants organiques persistants).

Un composé organostannique, le tributyl-étain (TBT), entre dans la composition de peintures antisalissure. Le TBT est un composé extrêmement toxique, ayant des effets gravement nocifs pour les mollusques et les crustacés à des concentrations quasi indétectables. Les peintures antisalissure à base de TBT sont interdites depuis dix ans sur les petits navires. Leur utilisation sur les grands navires est actuellement la principale source de pollution marine au TBT ; elle devrait être progressivement abandonnée d'ici à 2008, à la suite d'un accord international. A cette date, il faudra avoir choisi les produits de remplacement les plus efficaces et les moins dangereux pour l'environnement.

Les organochlorés comprennent divers composés présentant une menace sérieuse pour l'environnement, dont les polychlorobiphényles (PCB) et plusieurs pesticides. Les PCB entraînent dans la composition de différents produits avant l'arrêt de leur fabrication vers le milieu des années 70. En raison de l'extrême lenteur de leur dégradation, il a fallu beaucoup de temps pour voir leur concentration baisser dans le milieu marin. Des entrées de PCB sont d'ailleurs encore possibles, par exemple à cause de fuites dans des équipements ou des bâtiments anciens. Les PCB sont facilement absorbés par les animaux marins. Leur concentration est particulièrement élevée dans la graisse des mammifères marins. L'usage de pesticides organochlorés est ou sera bientôt interdit, mais, comme les PCB, ils subsisteront probablement longtemps dans le milieu marin en raison de leur résistance à la dégradation.

Les sources de radioactivité peuvent être naturelles ou anthropiques. La pollution anthropique a trois principales origines :

- historique,
- accidentelle,
- industrielle.

Tout rejet industriel d'éléments radioactifs doit faire l'objet d'une autorisation et d'une surveillance. Les principales sources de contamination des océans sont les essais nucléaires atmosphériques pratiqués dans le passé, la propagation atmosphérique de nuages radioactifs à la suite d'accidents comme celui de Tchernobyl et les rejets d'installations telles que l'usine de retraitement de Sellafield. La plupart des radionucléides ont une longue période et leur durée de vie dans le milieu marin peut dépasser plusieurs dizaines d'années.

Des substances chimiques peuvent également être introduites dans le milieu marin lors de leur transport par bateau. Ces substances sont transportées soit en vrac (par milliers de tonnes) dans des navires-citernes spéciaux, soit emballées dans des conteneurs et des récipients pour matières dangereuses à bord de navires ordinaires, y compris des ferries. En cas d'accident, des substances dangereuses peuvent être déversés en mer, comme cela s'est produit lors du naufrage du *Ievoli Sun* (2000) dans la Manche ou de l'accident du *Balu* dans le golfe de Gascogne (2001), pour ne citer que quelques exemples récents. Dans le premier cas, 3 000 tonnes de styrène (un produit chimique corrosif insoluble dans l'eau) et 1 000 tonnes de chacun des deux solvants isopropanol et méthyléthylcétone se sont échappées de l'épave. Dans le second cas, 8 000 tonnes d'acide sulfurique ont été déversées en mer.

### Références

- Alvinge E., D. Stoica et K. Iversen : *Oil Pollution in the Baltic Sea and the Effects on Fish and Fisheries*. Environmental Studies, Université d'Aarhus, 2001. (<http://www.environmentalstudies.au.dk/publica/t2001hx-maltis.pdf>)
- [http://www.ices.dk/reports/germanqsr/23222\\_ICES\\_Report\\_samme.pdf](http://www.ices.dk/reports/germanqsr/23222_ICES_Report_samme.pdf)

## 5 Origine de la pollution marine

Des hydrocarbures peuvent être introduits dans le milieu marin par différentes voies. Les écoulements accidentels d'hydrocarbures de soute et de cargaison à la suite de naufrages et de collisions sont ceux qui retiennent le plus l'attention du public. D'autres sources moins visibles sont néanmoins importantes :

- déversement intentionnel de résidus d'hydrocarbures et d'eaux polluées provenant des salles de machines et des soutes de navires ;
- prospection et production pétrolières et gazières en mer, entraînant le déversement direct d'hydrocarbures ou le rejet d'effluents pollués issus du processus de production ;
- raffineries et usines pétrochimiques situées sur le littoral ;
- effluents urbains ;
- infiltrations naturelles provenant de réservoirs pétrolifères naturels dans les fonds océaniques ;
- dépôts atmosphériques de HAP.

Il n'en reste pas moins que les déversements délibérés et accidentels liés au trafic maritime international sont la cause de près de la moitié de la pollution marine par les hydrocarbures. Même si d'importants volumes d'hydrocarbures sont déversés lors des collisions et échouages accidentels dont les médias se font largement l'écho, des quantités bien supérieures sont rejetées intentionnellement (nettoyage des cuves ; opérations courantes de ballastage, de déballastage et de soutage dans les terminaux pétroliers ; évacuation des eaux de cale, huiles usagées, eaux et autres produits chargés en hydrocarbures). Ce type de pollution n'est pas seulement le fait des pétroliers, mais aussi d'autres navires, tels que navires marchands, bateaux de pêche, bateaux de plaisance et bâtiments de guerre. Au niveau mondial, la quantité d'hydrocarbures introduite annuellement dans le milieu marin s'élève à quelque 3,2 millions de tonnes. D'après les estimations, un tiers de la pollution marine mondiale par les hydrocarbures est due à des accidents impliquant de grands navires, les deux autres tiers étant imputables à l'exploitation courante des navires et aux activités terrestres (rejet direct ou par l'intermédiaire des cours d'eau). Bien que l'Organisation maritime internationale (OMI) impose aux équipages de conserver à bord leurs résidus d'hydrocarbures jusqu'à ce qu'ils puissent les évacuer dans une installation de réception portuaire, de nombreux navires déversent ces déchets en mer pour échapper aux frais de déchargement par pompage dans les cuves d'un port en vue de leur destruction contrôlée. Les réglementations de l'OMI autorisent le déversement d'hydrocarbures uniquement pour des raisons de sécurité ou lorsque les rejets consistent en effluent pollués provenant de la tranche des machines dont la teneur en hydrocarbures est inférieure à 15 parts par million. Ces rejets autorisés doivent être pratiqués à une distance d'au moins 50 milles de la côte, pendant que le navire fait route. Ils ne doivent pas dépasser 30 litres par mille parcouru et leur volume total ne doit pas dépasser 1/30 000 de la cargaison du navire. Les rejets autorisés dans les eaux européennes devraient au pire représenter entre 33 000 et 53 000 tonnes par an, soit beaucoup moins que la quantité observée. Les déversements illicites et délibérés sont à l'origine d'une pollution chronique par les hydrocarbures, qui représente pour l'environnement une menace environ trois fois plus importante que les événements de pollution aiguë dus aux accidents de pétroliers. Bien que la majorité de ces infractions à la réglementation passent inaperçues, quelque 3 000 cas sont détectés chaque année dans les eaux européennes. Avec des rejets illicites d'hydrocarbures évalués à plus de 400 000 tonnes par an, la Méditerranée est de loin la plus touchée par ce phénomène. Dans la mer du Nord, la quantité totale d'hydrocarbures déversés illégalement se situerait entre 15 000 et 60 000 tonnes par an. Dans la Baltique, on estime qu'elle atteindrait 5 000 tonnes par an.

## Références

- Alvinge E., D. Stoica et K. Iversen : *Oil Pollution in the Baltic Sea and the Effects on Fish and Fisheries*. Environmental Studies, Université d'Aarhus, 2001. (<http://www.environmentalstudies.au.dk/publica/t2001hx-maltis.pdf>)
- <http://www.helcom.fi/pollution/oil.html#illegaloil>
- [http://europe.oceana.org/downloads/report\\_marpol\\_eu\\_chronic\\_hydrocarbon\\_contamination.pdf](http://europe.oceana.org/downloads/report_marpol_eu_chronic_hydrocarbon_contamination.pdf)
- <http://europe.oceana.org/downloads/oil-report-english.pdf>

## 6 Réglementation en vigueur concernant les dommages environnementaux

En ce qui concerne le milieu marin, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM, 1982) définit le cadre réglementaire général de toutes les activités pratiquées en mer. Elle s'appuie, au niveau mondial (Figure 6), sur la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL, 1973/1978), la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (Convention de Londres, 1972) et la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC, 1990). Ces trois instruments ont une importance fondamentale s'agissant des déversements accidentels ou délibérés d'hydrocarbures. La Convention MARPOL, initialement destinée à réduire les risques de déversements d'hydrocarbures et leurs conséquences, a vu son champ d'application étendu à d'autres questions de nature très diverse, comme la limitation des émissions de SO<sub>x</sub> et de NO<sub>x</sub> par les navires, en vue de mettre en œuvre des aspects spécifiques des accords sur la lutte contre le changement climatique. Par ailleurs, ces instruments prévoient désormais des obligations en matière de surveillance.

Pour ce qui est de la protection du milieu marin en Europe, on est frappé par le grand nombre d'organes, traités, conventions et organisations internationaux qui traitent de différents aspects de la protection et du suivi aux niveaux régional et national (Figure 6). Il s'agit notamment de conventions et d'accords visant des régions maritimes particulières, comme la Commission Oslo-Paris (OSPAR) pour l'Atlantique du nord-est, la Convention d'Helsinki (HELCOM) pour la Baltique, la Convention de Barcelone pour la Méditerranée, les Accords de Copenhague et de Bonn pour de nombreuses zones économiques de la CE et nationales.

La CNUDM définit les droits et les obligations de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port et de l'Etat côtier concernant les transports maritimes et les menaces pour l'environnement, tandis que la Convention MARPOL précise les dispositions que doivent prendre l'Etat du pavillon, les sociétés de classification, l'Etat du port et l'Etat côtier, notamment dans les domaines suivants :

- responsabilités relatives à la navigabilité des pétroliers ;
- mise en place de systèmes de routage des navires et de gestion du trafic dans les zones de forte circulation ou sensibles;
- application effective de l'interdiction totale des déversements illégaux d'hydrocarbures dans certaines zones ;
- obligation pour l'Etat du port de prévoir des installations appropriées pour l'évacuation des déchets.

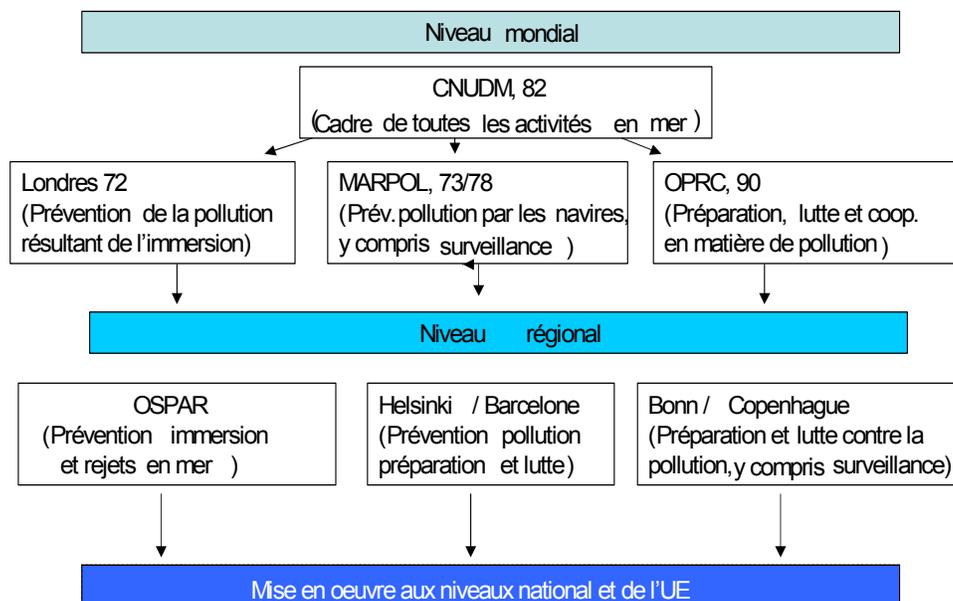


Figure 6 : Instruments (cadre juridique et accords) en matière de développement durable et de protection des mers aux niveaux mondial, régional et national.

Les Etats qui ont ratifié ces traités ont contracté les obligations suivantes :

- suivi des certifications délivrées aux navires conformément à leur régime national, y compris les activités des sociétés de classification auxquelles ils ont délégué certaines tâches d'analyse ;
- mise en place de procédures de suivi et de contrôle appropriées pour veiller au respect des règles relatives à la limitation des rejets dans leurs eaux territoriales ;
- établissement et mise en œuvre de services appropriés de routage des navires et de gestion du trafic dans certaines zones.

Au niveau international, il importe de noter que la stratégie de protection est articulée autour de deux grands axes :

- établissement et mise en œuvre d'un régime propre à réduire le risque ou la possibilité de déversement accidentel ou illicite d'hydrocarbures dans le milieu marin au niveau le plus faible qu'il soit possible d'atteindre dans la pratique ;
- création et maintien en état d'une infrastructure opérationnelle permettant une intervention rapide et efficace en cas d'événement de pollution.

Concernant ce dernier point, le cadre est défini par la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC), adoptée sous l'égide de l'Organisation maritime internationale et entrée en vigueur en 1995. Ce texte impose aux Etats de mettre en place une infrastructure efficace pour faire face à la pollution et offre un cadre de coopération permettant les actions internationales dans ce domaine.

Les Etats signataires pourraient mettre directement en œuvre les conventions CNUDM et MARPOL en adoptant une législation nationale appropriée et en désignant un organe national compétent, chargé de faire appliquer les règles relatives à la limitation des rejets. C'est ce qui a été fait dans la plupart des Etats signataires, où les missions et les responsabilités des organismes nationaux (par exemple l'Administration norvégienne du littoral – Kystverket) et des autorités portuaires sont bien définies s'agissant de l'application des mesures anti-pollution et de la mise en place de l'infrastructure juridique nécessaire pour poursuivre les auteurs d'infractions et empêcher de nouveaux déversements. Dans la pratique, toutefois, il est extrêmement difficile de recourir à la législation nationale pour poursuivre les auteurs d'infractions qui ont quitté les eaux territoriales et prévenir la récidive. C'est pourquoi plusieurs accords régionaux ont été conclus en vue de faciliter la coopération en matière de surveillance, de poursuites et d'analyse et de renforcer les capacités d'action contre la pollution.

Les accords et instruments régionaux pertinents se divisent en deux catégories :

- les accords régionaux de coopération ;
- les instruments reflétant les politiques de l'UE.

Parmi les premiers, on compte la Convention OSPAR, qui concerne la pollution dans l'Atlantique du nord-est et dans la mer du Nord, la Convention HELCOM, qui traite de la pollution et du développement durable dans la mer Baltique, et la Convention de Barcelone, adoptée sous l'égide de l'ONU, qui vise à réduire la pollution de la mer Méditerranée et à favoriser le développement durable de la région. Par ailleurs, des accords régionaux portent sur la coopération en matière de collecte de données et de développement de capacités régionales d'action contre la pollution (par exemple l'Accord de Bonn). Un tableau annexé au présent document indique, pour les différents traités et accords en vigueur, les principaux objectifs concernant l'action contre les déversements d'hydrocarbures, les Etats signataires, les obligations contractées par ces derniers, les relations avec les autres traités et organisations et les mesures d'application.

#### *Références*

- Johannessen, J. A., L. H. Pettersson et S. Milutinovic : *Policy Foundations Review. Report to ESA under ESA ESRIN Contract No. 17066/03/I-IW*. NERSC, 2004.

## 7 Rôle des Organisations maritimes internationales en matière de sécurité

La nécessité reconnue d'instaurer des règles internationales communes à toutes les nations navigantes afin d'assurer au mieux la sécurité en mer a conduit à la création, en 1948, de l'**Organisation maritime internationale (OMI)**, créée en 1948. L'OMI est une institution spécialisée des Nations Unies, chargée de définir et de faire appliquer les critères les plus rigoureux en matière de sécurité maritime, d'efficacité de la navigation, et de prévention et de maîtrise de la pollution des mers par les navires. L'Organisation est habilitée à traiter des questions administratives et juridiques concernant ses objectifs. Sa première réalisation a été l'adoption, en 1960, du plus important traité en matière de sécurité maritime, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Cet instrument a été suivi par des règlements internationaux relatifs aux collisions et des normes générales applicables aux marins, des conventions et des codes internationaux sur la recherche et le sauvetage, ainsi que des politiques en matière de lignes de charge, de transport des matières dangereuses et de mesure du tonnage. Les mesures générales de sécurité s'appliquent à tous les navires, y compris les pétroliers, mais ces derniers doivent en outre respecter des règles particulières. Par exemple, le risque d'incendie est beaucoup plus important sur les navires qui transportent des hydrocarbures bruts et raffinés ; aussi les dispositions relatives à la sécurité incendie sont-elles plus strictes pour les pétroliers que pour les navires ordinaires à cargaisons sèches. De plus, les citernes vides et les espaces vides au-dessus de la cargaison d'hydrocarbures doivent être remplis par un gaz inerte (c'est-à-dire non explosif). Enfin, tous les pétroliers doivent être équipés de dispositifs de remorquage d'urgence. Comme cela a été indiqué à la section précédente, les principales mesures prises par l'OMI pour prévenir les accidents de pétroliers et atténuer leurs conséquences, ainsi que pour lutter contre la pollution résultant de l'exploitation courante des navires, figurent dans la Convention MARPOL. L'OMI a aussi adopté des traités concernant les questions de responsabilité et d'indemnisation. Une autre mesure importante instaurée par l'OMI est la création du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), système de communication intégré qui associe des techniques de radiocommunication par satellite et par voie terrestre et permet l'envoi et la réception rapides et automatiques d'alertes de détresse. D'autres règlements de l'OMI portent sur la sécurité des porte-conteneurs, des vraquiers, des transporteurs de gaz liquéfié et autres types de navires. Une attention particulière a été portée au renforcement des règles de gestion et des normes applicables aux équipages. Toutes ces mesures devraient considérablement améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution des mers. Toutefois, il ne suffit pas d'adopter des règles et des normes : encore faut-il que les pays les appliquent et les fassent respecter. C'est pourquoi l'OMI a conçu des mécanismes de coopération entre ses 164 Etats membres dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait à la navigation maritime. A ce jour, les activités de l'Organisation ont porté leurs fruits : on a en effet enregistré une baisse du taux d'accidents de mer et un recul de la pollution par les hydrocarbures du fait des navires.

### *Références*

- <http://www.imo.org/home.asp>

## 8 Stratégies de l'Union européenne en matière d'application des réglementations relatives à la protection de l'environnement

Le retentissement de certains incidents récents, comme les accidents des pétroliers *Prestige* et *Erika*, ont conduit l'Union européenne à inscrire la pollution du milieu marin par les hydrocarbures parmi ses priorités politiques. Dans le cadre d'une stratégie en cours d'élaboration (voir par exemple « Vers une stratégie pour la protection et la conservation du milieu marin ») et compte tenu des éléments pertinents du 6<sup>e</sup> Programme d'action en matière d'environnement, la CE a défini les objectifs suivants :

- faire en sorte que les limites applicables aux rejets d'hydrocarbures par les navires et les installations en mer soient pleinement respectées d'ici à 2010 ;
- éliminer tous les rejets en provenance de ces sources d'ici à 2020.

La CE reconnaît l'utilité des accords internationaux en vigueur pour la réalisation de ces objectifs. C'est pourquoi l'action relative à la pollution par les hydrocarbures vise principalement à assurer le respect le plus large possible de ces accords par les Etats membres de l'UE. A cette fin, une double démarche a été adoptée :

- prévention de la pollution par une amélioration de la surveillance et du contrôle du trafic et par un renforcement des obligations incombant à l'Etat du port ainsi que de la réglementation relative aux sociétés de classification ;
- préparation à la lutte contre les pollutions par des mesures de coordination et la mise en place de mécanismes et de règles en matière de coopération.

Un ensemble de directives, règlements et décisions du Conseil, qui ont notamment conduit à la création de l'*Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)* et de systèmes de contrôle du trafic, ont été adoptés à l'appui du premier élément. Ce volet d'action est principalement axé sur la législation relative aux transports. Un objectif important de ces mesures est de faciliter les échanges d'informations entre les Etats membres afin que les navires pratiquant des déversements illicites dans les eaux territoriales d'un Etat membre puissent être interceptés dans les eaux territoriales ou un port d'un autre Etat membre et faire l'objet de poursuites. L'UE a également complété son dispositif juridique dans le domaine des sociétés de classification. Les accidents du *Prestige* et de l'*Erika* ont mis en évidence que les documents fournis par certaines de ces sociétés n'étaient pas fiables et que l'Etat du port et l'Etat côtier ne disposaient que de moyens de recours limités en cas de certification non conforme à la réalité ou falsifiée.

Dans le cadre de cette réforme de la politique maritime, la création de l'AESM était une étape logique. L'Agence devrait contribuer à améliorer et renforcer le dispositif général de sécurité maritime au sein de l'UE. Outre les 25 Etats membres, la Norvège et l'Islande participent à part entière à ses travaux. Bien qu'elle ait commencé à fonctionner en mai 2003, l'Agence se trouve encore dans une phase de développement ; certaines activités opérationnelles et administratives vont être étendues et de nouvelles tâches entreprises dans le courant de l'année 2005. D'autre part, l'Agence pourrait être amenée à lancer d'autres activités si des faits nouveaux et imprévus survenaient dans le domaine de la sécurité maritime.

D'une manière générale, l'AESM devrait jouer un rôle essentiel dans la réduction des risques d'accidents de navigation, de pollution marine causée par les navires et de perte de vies humaines en mer. Elle n'a pas pour mission d'édicter des règlements ni de fixer des orientations, mais de donner des avis scientifiques et techniques à la Commission européenne en vue de l'actualisation des instruments existants et de l'élaboration de nouveaux textes. Dans ce cadre, elle apporte notamment son concours à la Commission en ce qui concerne les politiques communautaires touchant l'OMI et les organisations régionales (par exemple HELCOM, OSPAR, l'Accord de Bonn et la Convention de Barcelone).

L'Agence va par exemple observer les progrès réalisés au niveau international en ce qui concerne les questions relatives à la responsabilité et à l'indemnisation, et elle mettra son expertise juridique et technique dans ce domaine au service de la CE. Sa responsabilité première sera de veiller à l'application correcte, harmonisée et efficace des multiples législations communautaires ayant trait à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Elle organisera et structurera le dialogue et la coopération entre les 27 pays membres et la Commission européenne, en prêtant une attention particulière aux nouveaux Etats membres. L'AESM assurera également un suivi de la mise en œuvre de la politique maritime de l'UE et évaluera son efficacité. Ses principaux domaines d'activité sont les suivants :

- audit des sociétés de classification reconnues par l'UE ;
- consolidation du régime de contrôle par l'Etat du port ;
- élaboration d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents maritimes ;
- développement et utilisation de réseaux de suivi et d'information afin de disposer de toutes les données nécessaires pour prendre des mesures efficaces en matière de sécurité maritime et de lutte contre la pollution (mouvements et cargaisons des navires, déchets évacués par les navires mouillant dans les ports européens, alertes précoces en cas d'incidents touchant des intérêts européens).

En 2005, l'Agence sera notamment chargée des tâches suivantes, définies par le plan d'action en matière de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures (Règlement 724/2004/CE) :

- fourniture d'une assistance technique et scientifique aux Etats membres pour la mise en œuvre de mesures concrètes de lutte contre les déversements d'hydrocarbures ;
- création d'un centre de connaissances rassemblant des informations sur les techniques de lutte contre la pollution les mieux adaptées en fonction des différents types d'hydrocarbures et de substances dangereuses ;
- développement de systèmes d'information sur la pollution causée par les navires, portant notamment sur le suivi et l'identification précoce des navires et la surveillance aérienne/satellitaire des nappes d'hydrocarbures.

Concernant la préparation à la lutte contre la pollution, l'accent est mis principalement sur le renforcement des législations nationales en matière de protection de l'environnement, avec notamment la création de l'Unité de la protection civile et des accidents environnementaux au sein de la Direction générale de l'environnement de la CE. Cette Unité, qui gère une infrastructure de coordination, est autorisée à activer la Charte internationale « Espace et catastrophes majeures » pour obtenir les données satellitaires d'observation de la Terre.

Au niveau le plus bas de la mise en œuvre et du contrôle du respect des réglementations, c'est aux Etats membres de l'UE qu'il incombe d'adopter et de faire appliquer la législation nationale pertinente. Celle-ci doit prévoir les éléments suivants :

- instruments juridiques appropriés érigeant certains actes (par exemple le rejet d'hydrocarbures dans le milieu marin) en violations nécessitant une action de prévention et passibles de poursuites et de sanctions ;
- désignation des institutions compétentes (au niveau national, régional ou local) pour ouvrir des informations et engager des procédures judiciaires à l'encontre des auteurs d'infraction ;
- désignation des institutions compétentes pour arrêter les auteurs d'infraction et les soumettre à la procédure judiciaire prévue par le droit interne.

Du fait de l'élargissement de l'UE, les normes de sécurité sont appliquées de manière moins uniforme parmi les pays membres. De plus, des flottes très importantes sont immatriculées sous le pavillon de certains nouveaux Etats membres. Ainsi, la flotte de l'UE a presque doublé en tonnage, ce qui nécessite une intensification considérable des activités visant à unifier et harmoniser le niveau de sécurité.

Comme cela a été indiqué plus haut, une part très importante de la pollution marine par les hydrocarbures n'est pas due à des sources situées en mer, mais provient de sources terrestres, notamment par l'intermédiaire de cours d'eau. On voit par là que les zones côtières ne peuvent être traitées séparément de l'intérieur des terres, mais qu'elles nécessitent une gestion véritablement intégrée. Face à la dégradation accélérée de diverses ressources dans beaucoup de régions côtières européennes, la CE et les Etats membres ont conduit, de 1996 à 1999, un *programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières (AIZC)* (voir <http://europa.eu.int/comm/environment/iczm/demopgm.htm>). Celui-ci avait pour objet de recenser les bonnes pratiques face aux problèmes qui se posent dans ces régions. Il a abouti à l'adoption de deux documents :

- Communication sur l'AIZC : Une stratégie pour l'Europe (COM/00/547),
- Recommandation relative à la mise en œuvre d'une stratégie d'AIZC en Europe (2002/413/CE).

La Communication définit les divers instruments et programmes de la CE destinés à promouvoir la stratégie d'AIZC dans l'ensemble de l'UE, tandis que la Recommandation traite de l'élaboration de stratégies nationales d'AIZC. Ces documents soulignent l'importance d'une approche intégrée de l'aménagement des zones côtières dans la perspective d'un développement véritablement durable. Il faut ici interpréter le terme « intégrée » dans son sens le plus large. Aucun des problèmes touchant le littoral ne peut être abordé isolément, sans tenir compte de l'ensemble des autres questions avec lesquelles il s'imbrique. Ces questions peuvent dépasser les frontières territoriales ou nationales, et concerner plusieurs secteurs (énergie, transports, agriculture, pêche, aquaculture, tourisme, etc.) ; de ce fait, elles relèvent parfois de plusieurs instruments d'action à différents échelons administratifs. La démarche d'AIZC requiert une harmonisation de tous ces éléments, afin que les mesures mises en place soient cohérentes et n'aillent pas à l'encontre les unes des autres. Il convient d'améliorer la compatibilité des législations et des politiques sectorielles qui ont une incidence directe ou indirecte sur les zones côtières. Les décisions intéressant ces régions devraient être prises au niveau le plus approprié. Les intérêts des populations locales devraient toujours être un point de départ dans les processus de décision, mais les activités locales devraient aussi être coordonnées avec les politiques régionales, nationales et communautaires afin d'éviter les conflits entre les différents niveaux de gouvernement.

De plus, les mesures d'aménagement du territoire n'auront l'efficacité voulue que si, aux côtés des représentants des pouvoirs publics et des responsables de l'élaboration des politiques, les autres parties intéressées (entreprises locales, résidents et ONG) participent pleinement au processus de décision. Enfin, lorsque des pays partagent le littoral d'une même mer, une coopération transfrontalière est indispensable.

La stratégie d'AIZC de l'UE met en évidence l'importance de données exactes et suffisamment détaillées, accessibles dans des formats compatibles et adéquats. Il est essentiel de disposer d'une telle information pour prendre les bonnes décisions, et ce à tous les niveaux – de l'échelon local au niveau européen. Cette démarche s'inscrit dans une approche intégrée du suivi du développement durable dans les zones côtières et nécessite une meilleure connaissance des processus côtiers et marins. Elle suppose en outre que la communication entre les praticiens, d'une part, et les chercheurs et techniciens, d'autre part, soit améliorée.

L'AICZ doit être considérée comme un processus dynamique et évolutif, suffisamment souple pour s'adapter, si besoin est, à de nouvelles conditions dont les effets défavorables éventuels ne peuvent être prévus avec certitude. A cette fin, on aura intérêt à appliquer le « principe de précaution » aux mesures dont la durabilité n'est pas évidente, pour tenter d'anticiper les dommages qui pourraient en résulter.

Les principes de l'AIZC sont une composante essentielle de la **Directive cadre dans le domaine de l'eau** (Directive 2000/60/CE), document d'orientation fondamental de l'UE en matière de protection de l'eau. Cette Directive cadre intègre le dispositif de plusieurs directives plus anciennes, ce qui a permis d'abroger celles-ci et de rationaliser la législation communautaire en la matière. Reconnaissant que l'eau ne connaît pas de frontières administratives ni politiques et que les zones côtières sont menacées par une pollution d'origine tant marine que terrestre, la Directive cadre propose une stratégie originale pour faire face aux problèmes de la pollution côtière. Cette stratégie, fondée sur la notion de bassins hydrographiques, considérés comme des unités géographiques et hydrologiques naturelles, consiste à réunir tous les partenaires nationaux, régionaux et locaux qui sont susceptibles d'avoir une influence sur la qualité de l'eau s'écoulant des sources naturelles vers la mer au sein d'un bassin hydrographique donné et ont intérêt à préserver un approvisionnement en eau de bonne qualité. Les Etats membres de l'UE sont appelés à mettre en place des mesures coordonnées de protection des ressources hydriques s'intégrant dans un plan commun de gestion pour chaque bassin hydrographique. Les plans de gestion devront être mis à jour tous les six ans. Pour ce qui est de la gestion de l'utilisation de l'eau et de la lutte contre la pollution, une étroite coopération doit être établie entre les autorités compétentes, les responsables de l'élaboration des politiques et les parties prenantes à tous les niveaux, y compris les citoyens, ainsi que les acteurs de différents secteurs, afin d'harmoniser les différents domaines d'action et les mesures susceptibles d'avoir une incidence sur le milieu aquatique. Concernant les zones côtières, la Directive cadre permettra de garantir que toutes les parties intéressées mènent une action cohérente contre la pollution, qu'elle soit d'origine marine ou terrestre. L'impératif de coopération entre toutes les parties suppose la possibilité de collecter et de fournir des données cohérentes au moyen de systèmes d'information géographique, de manière à permettre les comparaisons entre des données issues de différentes sources.

La Directive cadre fixe un certain nombre d'objectifs concernant la protection de la qualité de l'eau, dont le plus important est d'assurer une bonne qualité écologique et chimique de toutes les eaux de surface. Le « bon état écologique » est défini par des caractéristiques relatives aux communautés biologiques et par des paramètres hydromorphologiques et physico-chimiques. Le « bon état chimique » est déterminé par le respect de toutes les normes de qualité applicables aux substances chimiques qui sont en vigueur au niveau de l'UE. Ces normes peuvent être actualisées et de nouvelles normes adoptées en tant que de besoin. Toutes les eaux intérieures et côtières devront être en « bon état » d'ici à 2015.

#### *Références*

- Johannessen, J.A., L.H. Pettersson et S. Milutinovic, 2004 : *Policy Foundations Review*. Report to ESA under ESA ESRIN Contract No. 17066/03/I-IW. NERSC, 2004.
- <http://www.emsa.eu.int/Docs/workprogram/final%20version%20wp2005.pdf>

## 9 Politiques industrielles

Les producteurs de pétrole et de gaz et les armateurs de pétroliers sont exposés à des pressions croissantes de la part de parties prenantes extérieures, qui mettent en cause l'impact environnemental de leurs activités sur la société et les écosystèmes. Ils ne peuvent faire abstraction de ces préoccupations, car leur capacité d'opérer dans les différents pays est tributaire de leur réputation et de leur crédibilité en matière environnementale. Il est donc dans l'intérêt du secteur d'adopter et de pérenniser des pratiques responsables de ce point de vue. Afin de trouver des solutions durables permettant de concilier croissance économique, protection de l'environnement et progrès social, les entreprises ont créé un certain nombre d'associations comme l'Association internationale de l'industrie pétrolière pour la conservation de l'environnement (IPIECA), l'Association internationale des producteurs de pétrole et de gaz (OGP), le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF), la Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution (ITOPF) et l'Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO). En raison de la forte concentration d'activités de production pétrolière sur le territoire norvégien, la préparation à la lutte contre la pollution par les compagnies pétrolières de la région est organisée par l'Association norvégienne pour le maintien de mers propres (NOFO)<sup>1</sup>. Ces associations aident leurs membres à mieux relever les défis environnementaux en facilitant le débat et l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre les producteurs de pétrole et les armateurs au moyen d'ateliers, de publications, de comités, de groupes de travail, etc. Les membres reçoivent des informations importantes sur un certain nombre de questions environnementales intéressant le secteur. Ainsi, ce dernier peut mieux anticiper les nouvelles tendances environnementales qui peuvent avoir des conséquences pour ses activités. Ces organisations facilitent la constitution de réseaux et de partenariats entre les experts du secteur et, par voie de conséquence, le développement de solutions réalistes, scientifiquement étayées et économiquement rationnelles aux grands problèmes environnementaux, y compris la préparation à la lutte et la lutte contre les marées noires. Ces activités permettent l'émergence d'un consensus parmi les entreprises du secteur concernant les questions environnementales qui se posent au niveau mondial. En établissant et en entretenant des relations avec les gouvernements nationaux et les organisations intergouvernementales (par exemple le Programme des Nations Unies pour l'environnement, l'Organisation maritime internationale, l'Organisation internationale de normalisation, la Banque mondiale, la Commission européenne et le Parlement européen), le secteur peut faire efficacement connaître ses vues aux autres parties prenantes et aux décideurs à tous les niveaux. Ces associations fournissent en outre des services consultatifs et techniques (par exemple en matière de lutte contre les marées noires) pour le compte de leurs membres ou à la demande des autorités et des institutions internationales.

### *Références*

- <http://www.ipieca.org/>
- <http://www.ogp.org.uk/>
- <http://www.ocimf.com/home.cfm?pageid=10>
- <http://www.itopf.com/>
- <http://www.intertanko.com/>
- <http://www.nof.no/>

---

<sup>1</sup> La NOFO est une organisation de lutte contre les marées noires créée par les compagnies pétrolières opérant sur le plateau continental norvégien. Elle a pour but d'assurer la protection de l'environnement en veillant à ce que les lignes directrices relatives à la récupération des hydrocarbures soient respectées par les entreprises du secteur.

## 10 Rôle des pouvoirs locaux et régionaux

Les entreprises et le secteur privé portent la principale responsabilité de la préparation à la lutte et de la lutte contre les pollutions aiguës du milieu (marin) qu'ils peuvent causer. Cette responsabilité ne s'applique pas à la marine marchande, ce qui fait peser une lourde responsabilité sur les autorités nationales et régionales des régions côtières proches des grandes routes maritimes en ce qui concerne la préparation et la planification en prévision de situations d'urgence. Le principe premier des réglementations en matière de pollution consiste à réduire autant que possible le risque d'événements de pollution par des actions anticipées et des plans d'intervention. En cas d'accident, les mesures destinées à prévenir ou à limiter les dommages aux personnes, à l'environnement et aux biens – dans cet ordre de priorité – sont activées. La législation et la réglementation internationales en matière de pollution des mers sont fondées, pour les événements de pollution accidentelle ou délibérée, sur le principe du « pollueur-payeur ». En ce qui concerne l'organisation pratique et la mise en œuvre des opérations, les connaissances, les ressources humaines et l'expérience régionales, les infrastructures locales et, dernier point mais non le moindre, un matériel hautement spécialisé et un personnel bien formé sont les composantes essentielles d'une action efficace de prévention des dommages et de lutte anti-pollution en cas d'événement majeur. C'est aussi à l'échelon local et régional que l'on s'inquiète le plus des dommages et des incidences environnementales des marées noires et que l'on en subit de plein fouet les conséquences. C'est pourquoi les collectivités régionales, au premier chef, ont intérêt à être le mieux préparées possible aux événements de pollution et à limiter les dommages et les impacts des événements graves. Le niveau de préparation doit toutefois être fonction d'une évaluation des risques découlant des activités *normales* dans la région. Aussi le niveau de préparation aux scénarios les plus défavorables risque-t-il de dépasser largement les capacités et le niveau de préparation régionaux. A l'échelon régional, le niveau de préparation et les mesures d'intervention ordinaires peuvent par conséquent être limités à la gestion des déversements aigus mineurs, tandis que les événements accidentels majeurs nécessitent des plans d'urgence allant bien au-delà du niveau de préparation local. Pour des événements de pollution de cette ampleur, il convient de mobiliser la coopération locale, régionale, nationale et internationale.

La stratégie la plus efficace pour combattre les marées noires est la récupération mécanique des hydrocarbures déversés au plus près de la source de pollution. Les sources de pollution « fixes » sont principalement les installations de production et de prospection pétrolières en mer, les terminaux pétroliers et les raffineries. En Europe, ces sources ponctuelles potentielles se trouvent principalement dans la région de la mer du Nord, sur le plateau continental norvégien et, depuis plus récemment, dans les mers de Barents et de Kara. Dans la plus grande partie des eaux européennes, en revanche, la principale menace vient de la pollution consécutive à des collisions entre navires ou à des naufrages. Les accidents et les sources à l'origine de pollution aiguë par les hydrocarbures peuvent se situer n'importe où dans les eaux européennes, mais le risque est plus grand dans les zones de forte circulation le long des grandes routes maritimes. Bien souvent, l'expérience d'événements majeurs de pollution a conduit à améliorer le niveau local de préparation et de planification ; les compétences sont ainsi inégalement réparties parmi les collectivités régionales et locales européennes. Aussi une formule souple, fondée sur une coopération à tous les niveaux, est-elle indispensable pour maintenir l'état de préparation et les capacités à un niveau uniformément élevé dans toutes les eaux du continent européen où des accidents sont susceptibles de se produire.

Les plans de préparation et d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures devraient être structurés de manière identique ou comparable aux niveaux national, régional, local et, si possible, international. La coopération internationale est indispensable pour partager les compétences de pointe acquises à l'occasion des événements passés et garantir la mise en action efficace d'équipements très spécialisés et onéreux et d'un personnel hautement qualifié. Pour les événements mineurs, le niveau de préparation local/régional devrait être suffisant pour mener les opérations de lutte anti-pollution. Dans les régions où le risque est faible et l'environnement très vulnérable, le niveau de préparation sera fonction des connaissances locales et de la disponibilité d'infrastructures et d'équipements plus centralisés. Pour les événements de pollution majeurs, il faut assurer une coordination au niveau national, tout en tirant parti des connaissances et des compétences régionales/locales. Lors de tels événements, il convient de mobiliser des ressources nationales et internationales en termes d'équipements et de compétences. Ainsi, la participation de personnel et de matériel norvégiens aux opérations de lutte contre la marée noire et de nettoyage qui ont suivi l'accident du *Prestige* est un bon exemple de coopération internationale. On pourrait envisager, au niveau de l'Union européenne, de constituer une équipe spécialisée de lutte contre la pollution dotée d'équipements transportables et d'une infrastructure, qui viendrait en renfort des plans d'intervention régionaux et nationaux en cas d'événements de pollution majeurs. Il faudrait aussi prévoir une formation systématique à tous les niveaux pour intégrer les ressources internationales dans les plans d'intervention nationaux et régionaux.

En ce qui concerne la limitation du risque d'accidents et la réduction des incidences dommageables des pollutions aiguës du milieu marin par les hydrocarbures, les plans de préparation et d'intervention devraient notamment prévoir les éléments suivants :

- législation, procédures courantes de notification et suivi, y compris identification des navires par AIS (système automatique d'identification) assortie d'un suivi aérien et satellitaire de la pollution en mer, afin de détecter sans retard les événements de nature à provoquer une pollution par les hydrocarbures et d'identifier les pollueurs ;
- réseau de remorqueurs mobilisables pour porter secours sans délai aux navires susceptibles de se trouver dans une situation de détresse comportant un risque de pollution aiguë ;
- équipements et personnel qualifié mobilisables pour procéder en urgence au déchargement des hydrocarbures transportés par les navires en détresse ;
- réseau de ports et de sites où les navires en détresse puissent se réfugier en urgence afin de limiter l'extension d'une éventuelle pollution par les hydrocarbures ;
- matériel de lutte contre les marées noires et de nettoyage, produits chimiques (dispersants) et personnel qualifié mobilisables aux niveaux régional, national et international afin de limiter l'impact environnemental et de procéder aux opérations de nettoyage ;
- constitution d'un réseau de collecte, de gestion et de destruction des déchets contenant des hydrocarbures et des substances chimiques ;
- élaboration et mise à jour de plans d'intervention prévoyant un personnel entraîné et qualifié et des équipements pour des opérations de nettoyage des plages de longue durée, afin de limiter les dommages immédiats et à long terme subis par l'environnement du fait d'une pollution aiguë par les hydrocarbures.

En raison du risque relativement élevé de pollution par les hydrocarbures auquel sont exposés les territoires marins norvégiens, les plans de préparation ne peuvent compter uniquement sur les ressources publiques. Il existe en Norvège une solide tradition de coopération entre les organismes publics ainsi qu'entre ces derniers et les acteurs privés. Le dispositif norvégien de préparation aux situations de pollution aiguë comporte en conséquence quatre éléments principaux, qui pourraient servir de modèle pour améliorer la préparation à la lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures au niveau paneuropéen :

- préparation des acteurs privés – gestion des incidents de pollution aiguë causée par leur propre activité ;
- préparation au niveau communal – gestion des incidents mineurs de pollution aiguë non pris en charge par la préparation privée ;
- préparation au niveau national – lutte contre la pollution aiguë non prise en charge par la préparation privée ou communale ;
- accords internationaux en matière de préparation – en cas de pollution accidentelle importante, la Norvège peut être amenée à demander l'assistance des pays voisins conformément aux accords de Copenhague et de Bonn.

#### *Références*

- Déclaration finale de la Conférence européenne sur le rôle des pouvoirs locaux baltes dans la lutte contre les grandes marées noires, Helsinki, 9-10 février 2004.
- « På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljeberedskap » (« Par précaution – La sécurité maritime et la préparation aux pollutions par les hydrocarbures » (en norvégien), Rapport au Parlement n° 14 (2004-2005).

## 11 Annexe au rapport

Grandes lignes des différents instruments régissant l'action contre la pollution des mers par les hydrocarbures :

### *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM)*

Principaux éléments pertinents	Droit de la mer des Nations Unies. Régit l'espace océanique sous tous ses aspects. Définit le cadre de la quasi-totalité des activités liées à l'océan mondial, y compris la pollution.
Etats signataires	Accord mondial. Participation de tous les Etats membres de la CE et de l'ASE (à l'exception de l'Estonie et de la Lettonie).
Responsabilités des Etats signataires	Les gouvernements des Etats signataires, représentés par le ministère, la direction ou l'agence compétent, sont tenus d'appliquer les dispositions découlant de la Convention.
Relations avec d'autres traités et organisations	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et Organisation maritime internationale (OMI).
Mise en œuvre	Les Etats parties immobilisent les navires qui se livrent à des activités contrevenant à la Convention dans l'océan mondial et engagent des poursuites à leur encontre conformément à leur droit interne.

### *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)*

Principaux éléments pertinents	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévention et réduction de la pollution causée par les navires du fait de leur exploitation ou d'accidents.</li> <li>- Désignation de zones spéciales où tout rejet est interdit (notamment mer Baltique, mer Méditerranée et mer Noire).</li> </ul>
Etats signataires	Accord mondial. Participation de tous les Etats membres de la CE et de l'ASE.
Responsabilités des Etats signataires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- MARPOL n'énonce pas d'obligations en matière de surveillance. L'établissement et l'inspection de registres appropriés de certification des opérations (par exemple transfert du ballast entre citernes ou évacuation de déchets dans une installation portuaire) permettent de collecter des informations et d'assurer le respect des dispositions.</li> <li>- L'application effective de la Convention repose sur la détection et la poursuite des infractions, dans la limite où celles-ci relèvent de la compétence d'un Etat partie à MARPOL. Les infractions sont sanctionnées conformément au droit de l'Etat compétent au moment de la détection/commission de l'infraction ou à celui de l'Etat du pavillon.</li> <li>- Les Etats signataires ont deux possibilités pour assurer l'application de la Convention : a) contrôler régulièrement les certifications et engager des poursuites si des irrégularités sont décelées ; b) mettre en œuvre un système de surveillance systématique pour détecter les infractions dès qu'elles se produisent ; en pratique, cette seconde formule devrait être plus efficace en termes de répression et de dissuasion.</li> <li>- Tout Etat côtier ou Etat du port signataire doit élaborer une législation interne pertinente et désigner les organes compétents en matière de détection des infractions. Les Etats membres de la CE et de l'ASE attribuent cette mission de surveillance de manière cohérente dans le cadre de tous les accords, traités et législations internationaux, régionaux et européens applicables.</li> </ul>

Relations avec d'autres traités et organisations	MARPOL est placée sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI). La responsabilité de son suivi et de l'établissement de rapports sur sa mise en œuvre incombe par conséquent aux ministères nationaux chargés des transports ou de la navigation.
Mise en œuvre	Les gouvernements des Etats signataires, représentés par le ministère, la direction ou l'agence compétent, doivent procéder à une enquête afin de déterminer s'il y a eu ou non violation des dispositions de la Convention. Ils arrêtent et poursuivent, conformément à leur droit interne, tout exploitant de navire convaincu d'infraction.

*Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (Convention de Londres)*

Principaux éléments pertinents	La Convention vise à prévenir la pollution marine due à l'immersion de déchets et autres matières susceptibles d'entraîner des risques pour la santé humaine, de nuire aux ressources biologiques et à la vie marine, de réduire les valeurs d'agrément ou d'interférer avec d'autres utilisations légitimes de la mer.
Etats signataires	Accord mondial. Participation de la majorité des Etats côtiers de l'UE (à l'exception de l'Estonie, de la Lettonie et de la Lituanie) et de la Norvège.
Responsabilités des Etats signataires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Désigner les autorités chargées de délivrer des autorisations, de tenir des registres et de surveiller l'état des mers.</li> <li>- Appliquer la Convention à tous les navires et aéronefs relevant de leur compétence ou chargeant sur leur territoire ou dans leurs eaux territoriales des matières qui doivent être immergées.</li> <li>- Conclure des accords régionaux en vue de prévenir la pollution marine dans des zones présentant un intérêt particulier.</li> <li>- Coopérer dans les domaines suivants : formation du personnel, fourniture des équipements nécessaires à la recherche et à la surveillance, mesures de prévention ou d'atténuation de la pollution due à l'immersion.</li> <li>- Elaborer des procédures pour la détermination des responsabilités et pour le règlement des différends en ce qui concerne l'immersion.</li> <li>- Promouvoir des mesures de prévention de la pollution par les hydrocarbures, y compris les produits pétroliers et leurs résidus, les autres matières nuisibles ou dangereuses transportées à des fins autres que l'immersion, les déchets résultant de l'exploitation des navires et autres ouvrages, les polluants radioactifs et les matières provenant de l'exploration du fond des mers.</li> </ul>
Relations avec d'autres traités et organisations	<p>Il existe une relation entre la Convention de Londres et la CNUDM, dont l'article 210 impose à toutes les Parties de prendre des mesures législatives et autres pour lutter contre la pollution par immersion. Ces mesures ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes de caractère mondial, fixées par la Convention de Londres.</p> <p>D'autres accords et programmes internationaux complètent la Convention de Londres : il s'agit de la Convention de Bâle (1989), de MARPOL et du Programme mondial d'action pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (GPA), mis en œuvre dans le cadre du PNUE.</p>
Mise en œuvre	La Convention prévoit un large éventail de mesures d'application. Chaque Partie est tenue de veiller à la bonne mise en œuvre de ces mesures afin qu'il ne soit procédé à aucune immersion illicite et que les déchets soient évacués uniquement sur les sites prévus à cet effet.

*Commission pour la protection du milieu marin de la Baltique  
(Commission d'Helsinki - HELCOM)*

Principaux éléments pertinents	La Commission d'Helsinki, ou HELCOM (instituée en 1974, et qui a vu son mandat révisé en 1992), a pour but de protéger le milieu marin de la Baltique contre la pollution de toutes origines (terrestre, marine, atmosphérique) grâce à une coopération intergouvernementale.
Etats signataires	Danemark, Estonie, Communauté européenne, Finlande, Allemagne, Lettonie, Lituanie, Pologne, Russie et Suède.
Responsabilités des Etats signataires	Les gouvernements des Parties contractantes doivent adopter des programmes et des dispositions législatives en application de recommandations tendant à la protection du milieu marin.
Relations avec d'autres traités et organisations	CNUDM, MARPOL, Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM).
Mise en œuvre	<p>HELCOM demande au CIEM d'organiser chaque année des activités systématiques de collecte de données, d'analyse et d'établissement de rapports et de formuler des avis. Le groupe de travail chargé de la mise en œuvre du programme (Programme Implementation Task Force, PITF) réunit, outre les parties contractantes d'HELCOM, les gouvernements du Bélarus, de la République tchèque, de la Norvège, de la République slovaque et de l'Ukraine, la Banque de développement du Conseil de l'Europe, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, la Banque européenne d'investissement, la NEFCO (Nordic Environment Finance Corporation), la Banque nordique d'investissement, la Banque mondiale et la Commission internationale de la pêche en mer Baltique.</p> <p>HELCOM est par ailleurs chargée de la mise en œuvre du programme commun d'action globale en faveur de l'environnement de la mer Baltique (Baltic Sea Joint Comprehensive Environmental Action Programme, JCP), lancé en 1992 pour faciliter et surveiller l'élimination des 132 sources les plus polluantes du bassin versant de la mer Baltique (les « hot spots »).</p>

*Commission Oslo-Paris pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du nord-est (OSPAR)*

Principaux éléments pertinents	La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du nord-est (« Convention OSPAR ») a été ouverte à la signature le 22 septembre 1992, à Paris, lors de la réunion ministérielle des Commissions d'Oslo et de Paris. Elle est entrée en vigueur le 25 mars 1998. La Convention OSPAR vise à prévenir et supprimer la pollution du milieu marin de toutes origines et à protéger la zone maritime contre les effets préjudiciables des activités humaines.
Etats signataires	Belgique, Danemark, Communauté européenne, Finlande, France, Allemagne, Islande, Irlande, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Espagne, Suède, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Luxembourg et Suisse.
Responsabilités des Etats signataires	Les Parties contractantes sont tenues de prévenir la pollution dans la zone OSPAR. Elles mobilisent à cette fin leurs programmes et législations nationaux.
Relations avec d'autres traités et organisations	CNUDM, MARPOL, CIEM.
Mise en œuvre	La Commission créée par la Convention OSPAR est habilitée à adopter des décisions contraignantes et à établir des droits d'accès à l'information concernant la zone maritime couverte par la Convention. Le Secrétariat d'OSPAR a chargé le CEIM d'établir des rapports périodiques sur l'état du milieu marin dans cette zone.

	Celui-ci organise en conséquence chaque année des activités systématiques de collecte de données, d'analyse et d'établissement de rapports, et formule des avis.
--	--

*Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Convention de Barcelone)*

Principaux éléments pertinents	La Convention de Barcelone définit un cadre juridique et institutionnel en vue du suivi de l'état de la mer Méditerranée et de l'identification des principaux problèmes environnementaux et de leurs causes. Elle vise en particulier à prévenir et à réduire la pollution due à des sources terrestres, à des déversements et immersions par les navires et aéronefs, ou à l'exploration et à l'exploitation des fonds marins.
Etats signataires	France, Espagne, Italie, Grèce, Turquie, Slovénie, Croatie, Algérie, Tunisie, Libye, Chypre, Egypte, Malte et Maroc.
Responsabilités des Etats signataires	Les Parties contractantes sont tenues de respecter les dispositions relatives à la prévention de la pollution. Elles mobilisent à cette fin leurs programmes et législations nationaux.
Relations avec d'autres traités et organisations	CNUDM, MARPOL, CIEM.
Mise en œuvre	Un centre régional, aujourd'hui baptisé REMPEC, a été créé à Malte en 1976. Un texte entièrement modifié, le « Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée » a été adopté le 25 janvier 2002.

*Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses (Accord de Bonn)*

Principaux éléments pertinents	L'Accord de Bonn est un accord international par lequel les Etats riverains de la mer du Nord et la CE sont convenus de se prêter mutuellement assistance et de coopérer dans la lutte contre la pollution (par les hydrocarbures et autres substances dangereuses), d'exercer une surveillance à titre d'aide à la détection et à la lutte contre la pollution, et d'empêcher les infractions aux réglementations anti-pollution.
Etats signataires	Norvège, Suède, Danemark, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Royaume-Uni, France et Communauté européenne (L'Irlande bénéficie du statut d'observateur, l'Espagne et le Portugal de celui d'invités) La Présidence est domiciliée auprès de la Maritime Coastguard Agency (MCA), Royaume-Uni.
Responsabilités des Etats signataires	Les Parties contractantes sont tenues, conformément aux dispositions de l'Accord, de se prêter assistance et de coopérer en matière de surveillance de la pollution en mer du Nord et de lutte contre celle-ci.
Relations avec d'autres traités et organisations	CNUDM, MARPOL, CIEM.
Mise en œuvre	L'Accord traite expressément de la coopération dans la surveillance aérienne visant à déceler les déversements d'hydrocarbures et d'autres substances dangereuses susceptibles de menacer le milieu marin. Ces déversements, qu'ils soient accidentels ou effectués en contravention des conventions internationales, seront relevés, et si possible échantillonnés à la surface de la mer et à bord des navires concernés.

### *Accord de Copenhague*

Principaux éléments pertinents	Prévention de la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances dangereuses.
Etats signataires	Norvège, Suède, Danemark, Finlande et Islande.
Responsabilités des Etats signataires	Prendre les mesures nécessaires, y compris en matière de surveillance, pour limiter et prévenir la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances dangereuses.
Relations avec d'autres traités et organisations	CNUDM, MARPOL, CIEM.
Mise en œuvre	

### *Directive cadre européenne dans le domaine de l'eau*

Principaux éléments pertinents	Dans le cadre d'une réforme approfondie de la politique européenne dans le domaine de l'eau entreprise par la Commission européenne, une nouvelle Directive cadre définit les objectifs concernant la protection de l'eau pour le présent siècle. Elle pose que, pour protéger les zones côtières contre la pollution engendrée par des sources terrestres et entraînée en mer par les cours d'eau, il convient de partir d'une approche fondée sur le bassin hydrographique, afin de garantir que toutes les parties prenantes ayant une influence sur la qualité de l'eau qui s'écoule des sources dans la mer agissent de manière coordonnée. La Directive cadre préconise également de recourir à des systèmes d'information géographique pour assurer la collecte et la fourniture de données cohérentes.
Etats signataires	Tous les Etats membres de la CE, Norvège, Suisse.
Responsabilités des Etats signataires	En vertu de la Directive cadre, les Etats membres sont notamment tenus : <ol style="list-style-type: none"><li>1. d'étendre le champ d'application des mesures de protection de l'eau ;</li><li>2. de faire en sorte que toutes les eaux soient en bon état aux échéances fixées ;</li><li>3. d'adopter une approche de la gestion des eaux fondée sur le bassin hydrographique ;</li><li>4. de rationaliser leur législation.</li></ol>
Relations avec d'autres traités et organisations	Pour la partie maritime des bassins hydrographiques, lien avec la CNUDM et MARPOL. La Directive cadre remplace sept directives antérieures concernant les eaux de surface et directives connexes relatives aux méthodes de mesure, aux fréquences d'échantillonnage, à l'échange d'informations, aux eaux souterraines et aux rejets de substances dangereuses.
Mise en œuvre	Plans de gestion des bassins hydrographiques.