

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

**INFORMATION
INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Brussels, April 1978

MARINE POLLUTION ARISING FROM THE CARRIAGE OF OIL: ACTION PROPOSED FOLLOWING THE
AMOCO CADIZ DISASTER (1)

The Amoco Cadiz disaster has emphasized the urgent need for the Community to take the requisite steps to help towards preventing such accidents and dealing with their consequences.

The Commission has adopted a package of guidelines for combatting marine pollution arising from the carriage of oil, comprising:

1. An action programme on the control and reduction of pollution caused by oil spills at sea (see Annex 1), accompanied by a resolution.
2. A proposal for a Council Decision concluding the protocol to the Barcelona Convention of 16 February 1976 for the protection of the Mediterranean Sea against pollution, which covers cooperation in combatting pollution by oil and other harmful substances in cases of emergency. The Protocol provides for the parties to cooperate in drawing up emergency plans, promoting methods of controlling marine pollution by oil, disseminatory information on the organization of resources and on new methods to prevent and control pollution, and developing relevant research programmes.
3. A recommendation for a Council Decision concerning negotiations by the European Economic Community with a view to its accession to the Bonn Agreement of 9 June 1969 on cooperation in dealing with pollution of the North Sea by oil. This agreement provides, in particular, for the reciprocal exchange of information on the combating of marine pollution by oil.
4. A draft of a Council Resolution on the extension to 12 miles of the breadth of the territorial waters of all Member States. The effectiveness of regulatory measures and controls by Member States in respect of marine pollution by ships sailing in their territorial waters is directly linked with the extent of the areas of sea in which such measures may be applied. The Commission therefore calls on the Member States whose territorial waters are less than 12 miles wide (all of them with the exception of France and Italy) to extend them to that limit.

Other proposals concerning carriage by sea

The Commission has also decided to propose to the Council further Community action, to be taken as soon as possible, to combat marine pollution arising from the carriage of oil, e.g. through the accession of the Member States to several international agreements and conventions which seek to improve the safety of ships by laying down ship-building standards and social legislation. In the coming months, the Commission will therefore be submitting to the Council appropriate proposals for the following action:

- (i) Ratification of the SOLAS and MARPOL Conventions and the Protocols thereto. These are Conventions which have been concluded within the Inter-governmental Maritime Consultative Organization (IMCO). The MARPOL Convention lays down rules concerning the discharge of oil and other hazardous substances by ships, lays down tougher construction standards for tankers, and organizes cooperation between States in the detection of infringements etc. The SOLAS Convention sets out rules on construction, stability, radio communications, life-saving equipment, on the inspection of instruments and gear and the operation of ships in general. Some of these provisions apply particularly to tankers. The SOLAS Convention also provides for a system of safety inspection based on safety certificates issued by the Flag State and their examination by the Port State.
- (ii) Ratification of Convention 147 of the International Labour Organization on minimal standards (merchant shipping) which is an outline Convention under which States undertake to ensure that their laws require minimum social provisions and safety standards equivalent to the rules already embodied in other ILO Conventions (seafarers), e.g. minimum age, shipowner's obligations in the case of sickness and accident, medical examination of seafarers, prevention of accidents, certificates of competency for officers, etc.
- (iii) Ratification by the Member States will not of itself bring these Conventions into force internationally; the Commission is accordingly examining the possibility of adopting at Community level the provisions of these conventions on minimum standards.
- (iv) The Commission is to study the measures needed to improve and harmonize the monitoring of present international and internal standards.
- (v) Extension to Community level of the administrative agreement on the North Sea. This agreement, concluded on 2 March 1978, by eight North Sea riparian countries (Federal Republic of Germany, Belgium, Denmark, France, Netherlands, United Kingdom, Norway, Sweden) is concerned with the maintenance of standards and procedures to be applied in ports of the signatory States to all vessels, of whatever flag, below specific standards derived from international agreements in respect of the minimum age of seafarers, their certificates of competency, food, accommodation etc.
- (vi) Joint action by the Member States within IMCO on the following points: improving the system of shipping lanes; enhancing the safety of navigation; mutual assistance when there is a threat of pollution; crew qualifications (joint action by the Member States should expedite the adoption and entry into force of the Convention on the training of seafarers and the issue of certificates at the IMCO Conference in June 1978).

Background

It should be noted that the Commission did not wait for this dramatic accident to happen before starting to consider the problems of preventing and combat accidental oil pollution. In particular, the Commission sent to the Council last year a communication on the prevention, control and reduction of pollution caused by accidental oil spills, with a draft resolution annexed. Also, in the communication on reorganizing the shipbuilding sector, sent to the Council on 6 December 1977, the Commission reminded the Council of the need for stronger action, by appropriate measures, against ships not complying with the minimum social and safety standards.

Particularly in the recent past, Parliament has adopted several resolutions advocating a comprehensive and coherent policy. Two memoranda from the French Government

in 1975 and 1977 also called for joint action on the safety of shipping.

At its meeting in Copenhagen, the European Council decided that the Community should make the prevention and combating of marine pollution, particularly by hydrocarbons, a major objective. In the words of its final communiqué the European Council "invited Council, acting on proposals from the Commission, and the Member States forthwith to take appropriate measures within the Community and to adopt common attitudes in the competent international bodies concerning in particular:

- (a) swift implementation of existing international rules, in particular those regarding minimum standards for the operation of ships;
- (b) the prevention of accidents through coordinated action by the Member States
 - with regard to a satisfactory functioning of the system of compulsory shipping lanes,
 - and with regard to more effective control over vessels which do not meet the standards;
- (c) the search for and implementation of effective measures to combat pollution.

EUROPEAN COMMUNITIES ACTION PROGRAMME ON THE CONTROL AND REDUCTION OF POLLUTION CAUSED BY OIL SPILLS AT SEA

The Commission will place appropriate proposals before the Council with a view to the following measures:

1. Computer processing of the existing data, or data still to be collected, on ways of dealing with marine pollution by oil with a view to the immediate use of these data in the event of accidental pollution.

This information could include:

- (i) a list of teams of qualified personnel to combat marine pollution by oil, the specific qualifications of such teams and practical details for calling on their services;
- (ii) the availability of products and equipment for the chemical treatment of oil spills;
- (iii) the availability of equipment for the mechanical treatment of spills;
- (iv) the availability of the requisite resources to protect the coastlines;
- (v) the data would be so stored to be immediately retrievable in the event of accidents and in the form required by the users.

2. Computer processing of relevant data on tankers liable to pollute the Community's waters or coasts and on man-made structures under the jurisdiction of Member States, with a view to the immediate use of these data if necessary.

Measures to enhance the collaboration and effectiveness of the emergency teams which have been or are to be set up in the Member States

The Commission will investigate the ways in which practical coordination of these teams can be assured at Community level, including joint exercise on "control pollution" to help with their training, comparisons of equipment and exchanges of information covering, among other things, training methods, so that coordinated operations can be planned at the scene of pollution, if the need arises.

4. Study of a Community contribution to the design and development of clean-up vessels to which may be fitted the equipment needed for the effective treatment of oil spills

The treatment of oil spills requires the deployment of a range of equipment to be used as the circumstances dictate. It has been suggested that all this equipment be assembled on clean-up vessels which are fast enough to carry it promptly to the site of an emergency. A Community initiative is called for so that design and development costs of such vessels can be shared among the constructors concerned. An investigation should be made of the possibilities open to the Community for sharing in the financing of such a venture through investment premiums or interest relief grants, for example.

5. Ways and means for a Community initiative to meet the qualitative and quantitative

requirements for the towing of vessels in distress.

6. Study of the amendments and improvements which may have to be made to the rules of law regarding insurance against the risks of accidental pollution from oil spills.

The Commission will take steps to ensure a more efficient application of the "polluter pays" principle whereby any natural or legal person governed by public or private law who is responsible for an act of pollution must pay the cost of the measures needed to prevent or control such pollution.

In applying this principle to the present case, the Commission will ensure in particular that, as far as possible, not only will insurance cover the expenditure arising directly from accidental spillage, such as the cost of beach cleaning, but also that such insurance takes reasonable account of all the injuries suffered by those natural and legal persons whose livelihood depends on coastal and marine resources.

7. Development of a research programme on chemical and mechanical means of combating pollution due to oil discharged at sea, what becomes of it and its effects on marine flora and fauna.

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU FORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

**INFORMATION
INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE**

Bruxelles, avril 1978

Pollution de la mer par le transport des hydrocarbures: mesures proposées suite à la catastrophe de l'Amoco Cadiz (1)

La catastrophe de l'Amoco-Cadiz vient de souligner l'urgence pour la Communauté de prendre les mesures nécessaires pour contribuer à la prévention de tels accidents et faire face aux conséquences qu'ils entraînent.

- La Commission vient d'adopter un ensemble d'orientations en matière de lutte contre la pollution de la mer par le transport des hydrocarbures. Ces orientations comprennent:
1. Un programme d'action en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par les hydrocarbures en mer (voir annexe 1) assorti d'une résolution
 2. Une proposition de décision du Conseil portant conclusion du protocole à la Convention de Barcelon pour la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution du 16 février 1976, concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique. Le protocole prévoit notamment la coopération des Parties pour l'élaboration de plans d'urgence, la promotion des moyens de lutte contre la pollution de la mer par les hydrocarbures, la diffusion d'informations concernant l'organisation des moyens et des méthodes nouvelles de prévention de lutte contre la pollution ainsi que le développement de programmes de recherche y afférent
 3. Une recommandation de décision du Conseil concernant la négociation par la Communauté de son adhésion à l'accord de Bonn du 9 juin 1969 concerne la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la Mer du Nord par les hydrocarbures. Cet accord prévoit notamment la transmission réciproque d'informations concernant la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures
 4. Projet de résolution du Conseil concernant l'extension à 12 miles de la largeur de la mer territoriale de tous les Etats membres. L'efficacité des mesures de réglementation et de contrôle contre la pollution de la mer que les Etats peuvent prendre à l'égard des navires naviguant dans leur mer territoriale est directement liée à l'étendue de l'espace maritime dans lequel ces mesures peuvent être appliquées. La Commission, donc, invite les Etats Membres dont la mer territoriale a une largeur inférieure à 12 miles (tous sauf la France et l'Italie) de la porter jusqu'à cette limite.

Autres propositions relatives aux transports maritimes

La Commission a aussi décidé de proposer au Conseil que la Communauté prenne, dans les plus brefs délais, toute une série d'autres actions dans la lutte contre la pollution de la mer par le transport des hydrocarbures, notamment par le biais de l'adhésion des Etats membres à plusieurs accords et conventions internationaux qui visent à renforcer la sécurité des navires en imposant des normes de construction et des règles sociales. La Commission, donc, soumettra au Conseil dans les mois qui viennent les propositions nécessaires pour les actions suivantes:

- La ratification des conventions SOLAS et MARPOL et de leurs protocoles. Il s'agit des conventions qui ont été conclues au sein de l'OMCI (Organisation Internationale Consultative de la Navigation Maritime). La Convention MARPOL régit les rejets d'hydrocarbures et autres substances dangereuses par des navires, renforce les normes de construction pour les navires citernes, organise entre les Etats une collaboration en matière de recherche des infractions etc. La Convention SOLAS fixe les règles relatives à la construction, la stabilité, les radio-communications, les engins de sauvetage, l'inspection des équipements, des armements et de l'exploitation des navires en général et dont certaines dispositions s'appliquent notamment aux pétroliers. La Convention SOLAS prévoit également un système de contrôle de sécurité fondé sur la délivrance de certificats de sécurité par l'Etat du pavillon et leur examen par l'Etat du port.
- La ratification de la Convention 147 de l'Organisation Internationale du Travail sur les normes minima à observer sur les navires marchands. Cette convention constitue une convention "cadre" par laquelle les Etats s'engagent à respecter dans leurs législations des dispositions sociales et de sécurité minima établies dans une série d'autres conventions de l'OIT qui concernent les gens de la mer notamment l'âge minimum, les obligations des armateurs en cas de maladie et d'accidents, l'examen médical, la prévention des accidents, les brevets de capacité des officiers etc.
- La ratification par les Etats membres n'entraînera pas ipso facto la mise en vigueur internationale de ces conventions; en conséquence la Commission examine la possibilité de reprendre sur le plan communautaire les dispositions relatives aux normes minima des conventions.
- La Commission va mettre à l'étude les mesures nécessaires pour renforcer et harmoniser le contrôle des normes internationales et internes actuellement en vigueur.
- L'extension au niveau communautaire de l'Accord administratif de la Mer du Nord. Cet accord conclu le 2 mars 1978 par huit pays riverains de la Mer du Nord (République Fédérale d'Allemagne, Belgique, Danemark, France, Pays-Bas, Royaume-Uni, Norvège, Suède) porte sur le maintien des normes et procédures à appliquer, dans les ports des autorités signataires, à tous les navires, quel que soit le pavillon, inférieurs à des normes spécifiques découlant d'accords internationaux dans les domaines de l'âge minimum des gens de mer, leur brevets de capacité, l'alimentation, les logements, etc.
- Actions communes des Etats membres au sein de l'OMCI sur les problèmes suivants : amélioration du système des couloirs de navigation; renforcement de la sécurité de la navigation, assistance mutuelle en cas de menace de pollution; qualification des équipages (l'action commune des Etats devrait permettre l'adoption et la mise en vigueur rapides de la Convention sur la formation des gens de la mer et la délivrance des brevets lors de la Conférence de l'OMCI en juin 1978).

Background

Il convient de rappeler que la Commission n'a pas attendu que survienne ce dramatique accident pour se préoccuper des problèmes relatifs à la prévention et à la lutte contre la pollution accidentelle d'hydrocarbures. En particulier elle a eu l'occasion de présenter au Conseil l'an dernier une communication sur les actions de prévention, de contrôle et de réduction de la pollution causée par les déversements accidentels d'hydrocarbures. Cette communication était accompagnée d'un projet de résolution. Par ailleurs, la Commission, dans sa communication sur l'assainissement du secteur de la construction navale, transmise au Conseil le 6 décembre dernier, a rappelé la nécessité de renforcer la lutte par des mesures appropriées contre les navires ne répondant pas aux standards sociaux et de sécurité minimaux.

Le Parlement a voté plusieurs résolutions en faveur d'une politique globale et cohérente en particulier dans la période récente. Par ailleurs le gouvernement français, dans deux mémoranda en 1975 et 1977, a également demandé le développement d'une action commune dans le domaine de la sécurité des transports maritimes.

Au cours de la réunion de Copenhague, le Conseil européen a estimé que la Communauté doit faire de la prévention et de la lutte contre la pollution de la mer, en particulier par les hydrocarbures, un objectif important de son action. Le Conseil européen, aux termes de son communiqué final, invite "le Conseil, sur proposition de la Commission, et les Etats membres, à prendre sans délai, au sein de la Communauté, les mesures appropriées et à adopter des attitudes communes dans les enceintes internationales compétentes portant notamment sur :

- a) l'application rapide des règles internationales existantes, en particulier sur les normes minima relatives aux conditions d'exploitation des navires,
- b) la prévention des accidents par une action coordonnée des Etats membres,
 - en vue d'un fonctionnement adéquat des systèmes des routes obligatoires de circulation des navires,
 - et en vue d'un contrôle accru à l'égard des navires inférieurs aux normes,
- c) la recherche et la mise en oeuvre de mesures efficaces de lutte contre la pollution".

4

LE PROGRAMME D'ACTION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES EN MATIERE DE CONTROLE
ET DE REDUCTION DE LA POLLUTION CAUSEE PAR LES HYDROCARBURES EN MER.

La Commission soumettra au Conseil des propositions appropriées en vue des actions suivantes :

1. Traitement informatisé des données existantes ou à recueillir sur les moyens de lutte contre la pollution de la mer par les hydrocarbures, en vue de l'utilisation immédiate de ces informations en cas de pollution accidentelle

Ces informations pourraient notamment comprendre :

- la liste des équipes de personnel qualifié pour lutter contre la pollution de la mer par les hydrocarbures, les qualifications spécifiques de ces équipes et les indications pratiques permettant de bénéficier de leurs services;
- la disponibilité des produits et du matériel permettant un traitement chimique des hydrocarbures;
- la disponibilité des équipements permettant un traitement mécanique;
- la disponibilité des ressources requises pour la protection des côtes;
- Les données seraient stockées de manière à être rendues immédiatement disponibles en cas d'accident, sous la forme requise par les utilisateurs;

2. Traitement informatisé des données pertinentes sur les pétroliers susceptibles de polluer les mers ou les côtes de la Communauté et sur les structures artificielles placées sous la juridiction des Etats membres, en vue de l'utilisation immédiate de ces informations, le cas échéant.

3. Mesures visant à renforcer la solidarité et l'efficacité des équipes de prompt intervention qui existent ou seront créées dans les Etats membres.

La Commission étudiera les modalités d'institution au niveau communautaire d'une coordination organique de ces équipes, comprenant des exercices communs de "pollution contrôlée" de façon à contribuer à leur entraînement, des comparaisons de matériel et des échanges d'informations portant entre autres sur les méthodes de formation, de façon à préparer des opérations coordonnées sur les lieux de pollution, le cas échéant.

4. Mise à l'étude d'une participation communautaire à la conception et au développement de "navires dépollueurs" sur lesquels puissent être adaptés les équipements requis pour un traitement efficace des hydrocarbures.

Le traitement des nappes d'hydrocarbures requiert la mise en oeuvre d'une variété de moyens à utiliser suivant les circonstances. L'idée a été avancée de réunir ces moyens sur des navires dépollueurs dont la vitesse de transit serait suffisamment élevée pour que les équipements dont ils seraient porteurs soient disponibles en cas de besoin. Pour que les coûts de conception et de développement de tels navires soient partagés entre les constructeurs intéressés, une initiative communautaire en la matière semble opportune. Il conviendrait dans ce cadre d'explorer les possibilités qu'aurait la Communauté de participer au financement d'une telle opération, sous forme par exemple de primes d'investissement ou de bonifications d'intérêt.

5. Examen des modalités selon lesquelles il pourrait être opportun de prendre une initiative communautaire pour assurer que les besoins en remorquage des navires en péril sont qualitativement et quantitativement rencontrés.

6. Etude des modifications et des améliorations qu'il pourrait être nécessaire d'apporter aux règles de droit relatives aux systèmes de compensations contre les risques de pollution accidentelle par les hydrocarbures.

La Commission prendra les initiatives qui seraient appropriées pour une meilleure application du principe du "pollueur-payeur", suivant lequel les personnes physiques ou morales, de droit privé ou public, responsables d'une pollution doivent payer les frais des mesures nécessaires pour éviter cette pollution ou la réduire.

Dans l'application de ce principe au cas présent, la Commission veillera notamment à ce que dans la mesure du possible les assurances ne couvrent pas seulement des dépenses qui résultent immédiatement d'une pollution accidentelle, telles celles qu'implique le nettoyage des plages, mais qu'elles tiennent raisonnablement compte de l'ensemble des dommages infligés aux personnes physiques et morales tirant leur subsistance des ressources des côtes et de la mer.

7. Développement d'un programme de recherche sur les moyens chimiques et mécaniques à mettre en oeuvre pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures rejetés en mer, sur le sort de ces hydrocarbures et leurs effets sur la faune et la flore marines.