



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 5.3.2003
COM(2003) 105 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**Rapport au Conseil européen sur les suites à donner aux
conséquences de la catastrophe du Prestige**

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction.....	5
2.	La prévention : protection civile, sécurité maritime et aspects internationaux	6
2.1.	Protection civile	6
2.1.1.	Dispositifs de coopération entre les autorités nationales.....	6
2.1.2.	Expertise scientifique.....	7
2.2.	Sécurité maritime.....	7
2.2.1.	Application anticipée des mesures déjà adoptées par le Parlement européen et le Conseil	7
2.2.1.1.	Mise en place accélérée de l'Agence européenne pour la sécurité maritime	7
2.2.1.2.	Liste noire des navires sous normes	8
2.2.1.3.	Lieux de refuge	8
2.2.1.4.	Transposition inégale par les Etats membres des paquets ERIKA I et II.....	8
2.2.1.5.	Aides d'Etat dans le transport maritime	9
2.2.1.6.	Accord volontaire avec les compagnies pétrolières.....	9
2.2.2.	Les nouvelles propositions de la Commission.....	10
2.2.2.1.	Transport de fuel lourd et retrait accéléré des navires à simple coque	10
2.2.2.2.	Formation et compétence des gens de mer	10
2.2.2.3.	Sanctions pénales	10
2.2.3.	Initiatives européennes sur le plan international	11
2.2.3.1.	Soutien actif à l'adhésion de la Communauté européenne à l'Organisation maritime internationale (OMI)	11
2.2.3.2.	Demande d'application de la législation communautaire en matière de sécurité maritime au plan international.....	12
2.2.3.3.	La Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer.....	12
2.2.3.4.	Une meilleure indemnisation des victimes de la pollution.....	12
2.2.3.5.	La responsabilité civile	13

3.	Mobilisation des financements et des moyens techniques communautaires pour les interventions de réparation immédiate et la reconstitution du potentiel économique.....	13
3.1.	Fonds européen de développement régional.....	13
3.2.	Fonds de cohésion.....	14
3.3.	Initiative communautaire INTERREG III (volet transnational).....	14
3.4.	IFOP/aides aux conchyliculteurs, aux aquaculteurs et aux pêcheurs	15
3.5.	Fonds de solidarité de l'Union européenne	15
3.6.	Recherche dans de nouvelles technologies.....	16
3.7.	Projets pilotes et autres actions.....	16
3.8.	Lutte contre la pollution et remise en état de l'environnement	17
3.8.1.	Evaluation des effets sur l'environnement	17
3.8.2.	Réparation et indemnisation des dommages causés à l'environnement.....	17
3.8.3.	Mise en commun des moyens de lutte contre la pollution et échange d'expériences	18
4.	Conclusion	18

1. INTRODUCTION

Une catastrophe transnationale et de grande ampleur

Le 13 novembre 2002, le Prestige, pétrolier à simple coque chargé de 77 000 tonnes de fuel lourd et battant pavillon des Bahamas a été victime d'une avarie alors qu'il se trouvait au large de la côte ouest de la Galice. Des conditions météorologiques très défavorables ont entravé les opérations de remorquage qui avaient été entreprises et le navire a sombré le 19 novembre à une profondeur de quelques 4000 mètres. Si une quantité importante de fuel s'est répandue dans l'océan au moment du naufrage¹, des fuites plus diffuses n'ont cessé d'être constatées ultérieurement. Outre les côtes espagnoles et portugaises, les côtes françaises ont été à leur tour souillées et continuent de l'être. On estime à environ 40.000 tonnes les quantités d'ores et déjà échappées des cuves du pétrolier.

Le comité scientifique chargé de conseiller le gouvernement espagnol sur la neutralisation de l'épave a identifié plusieurs solutions techniques, parmi lesquelles le pompage des quantités restantes dans les cuves et la technique du "sarcophage" visant à bétonner l'épave de manière définitive. Bien que les coûts de mise en oeuvre de ces différentes solutions varient, les autorités espagnoles ont estimé que des dépenses de l'ordre de 150 à 200 millions d'euros restaient nécessaires.

Des réactions rapides et des réponses concrètes de la Communauté européenne

Grâce à une action rapide d'information - dès le 24 novembre le Président Prodi rencontrait le Premier Ministre espagnol, M. Aznar - un grand élan de solidarité européenne a joué aussitôt. En effet, en réponse à la demande d'assistance des autorités espagnoles, plusieurs Etats membres ont mis à leur disposition, des barrières flottantes, plusieurs navires et des avions de surveillance.

Le 3 décembre, la Commission adoptait une communication sur le renforcement des mesures de sécurité maritime² prévoyant notamment la mise en place accélérée de l'Agence pour la Sécurité maritime, l'interdiction du transport du fuel lourd par des navires à simple coque et la mise en place de sanctions pénales. Cette communication qui a été transmise au Parlement européen et au Conseil a reçu un large soutien de la part de ces deux institutions. Le Conseil "Transport" du 6 décembre et le Conseil "Environnement" du 9 décembre ont également confirmé le bien fondé de l'approche proposée et le caractère particulièrement urgent des dispositions à mettre en oeuvre.

L'action de la Communauté est guidée par l'expression de la solidarité de l'Union à l'égard de ses Etats membres et de ses citoyens. Cette solidarité ne doit cependant pas se substituer à la responsabilité des tiers qui, en vertu du principe du pollueur-payeur, sont responsables au premier chef des dommages qu'ils ont causés, ni décourager les actions de prévention, tant au niveau des Etats membres que de la Communauté.

¹ De l'ordre de 22 000 tonnes (à mettre en relation avec les 20 000 tonnes échappées des cuves de l'ERIKA sur un total de 35 000 tonnes)

² COM (2002) 681 final du 03.12.2002 sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier Prestige

Présentation d'un rapport au Conseil européen de printemps conformément au mandat du Conseil européen de Copenhague

Lors du Conseil européen de Copenhague des 12 et 13 décembre 2002³, les Chefs d'Etat et de Gouvernement ont réitéré leurs conclusions adoptées lors du Conseil européen de Nice en décembre 2000 pour une application anticipée des paquets législatifs ERIKA I et ERIKA II. Ils ont également demandé à la Commission de présenter un rapport sur les progrès réalisés lors de leur prochaine réunion (point 34 des conclusions).

Le texte qui suit décrit les multiples actions déjà entreprises ou à réaliser au niveau communautaire et dans les Etats membres. En particulier, il reprend en les développant les points énoncés par le Président Prodi dans le courrier qu'il a adressé le 17 janvier 2003 au Président du Conseil européen, M. Simitis, et qu'il a transmis aux autres Chefs d'Etat et de Gouvernement. Ces points sont regroupés autour des aspects relatifs à la prévention, d'une part, et des aspects ayant trait à l'indemnisation et à la réparation des dommages, d'autre part.

2. LA PREVENTION : PROTECTION CIVILE, SECURITE MARITIME ET ASPECTS INTERNATIONAUX

2.1. Protection civile

2.1.1. Dispositifs de coopération entre les autorités nationales

Les dispositifs de coopération mis en place ces derniers mois ont permis, par l'intermédiaire du Centre de réponse de la Commission⁴, de répondre immédiatement aux demandes d'assistance en moyens de lutte spécialisés faites par les autorités espagnoles. La Commission a ainsi facilité l'assistance fournie par les autres Etats membres : 14 navires spécialisés en provenance de 8 pays européens, près de 20 km de barrières flottantes et plusieurs avions de surveillance spécialisés ont été mis à disposition.

Reste à effectuer : poursuite de la mise à disposition des moyens d'assistance par l'intermédiaire du Centre de réponse de la Commission.

Responsables : Commission et Etats membres.

2.1.2. Expertise scientifique

Le Centre commun de recherche a apporté son expertise technique et scientifique pour analyser les conséquences de la catastrophe à partir des premières images satellites recueillies par l'Agence spatiale européenne. Par

³ Conclusions de la Présidence - Document 15917/02 du 29.01.2003

⁴ Décision du Conseil du 23 octobre 2001 instituant un mécanisme communautaire visant à favoriser une coopération renforcée dans le cadre des interventions de secours relevant de la protection civile (2001/792/CE, Euratom)

ailleurs, il a constitué une structure de coordination pour fournir une assistance rapide en cas d'accidents majeurs dans le cadre des compétences de la Commission en matière de protection civile.

D'autre part, la Commission a communiqué aux autorités espagnoles les noms d'experts pouvant se joindre au Comité scientifique qu'elles avaient créé afin d'établir sur une base scientifique la liste des actions à entreprendre.

Reste à effectuer : information sur les suites données à la liste des experts mobilisables pour le Comité scientifique.

Responsable : Etat membre concerné.

2.2. Sécurité maritime

2.2.1. Application anticipée des mesures déjà adoptées par le Parlement européen et le Conseil

2.2.1.1. Mise en place accélérée de l'Agence européenne pour la sécurité maritime

L'Agence européenne dont le rôle est d'améliorer l'efficacité de l'application des règles communautaires en matière de sécurité maritime a été mise en place de façon accélérée, la Commission ayant décidé de l'héberger provisoirement dans ses locaux en l'attente de la détermination de son siège par le Conseil.

Le 4 décembre 2002, le Conseil d'administration a pris une série de décisions tant administratives que techniques, afin de rendre rapidement l'Agence opérationnelle. Le 29 janvier 2003 le directeur exécutif de l'Agence a été nommé. Il procède actuellement au recrutement du personnel de l'Agence et met en place sa structure administrative.

Il est envisagé de mieux définir et d'élargir les compétences de l'Agence pour lui permettre de procéder à l'achat ou à la location de navires dotés de technologies avancées ou d'autres moyens d'intervention antipollution au service de l'Union. La valeur ajoutée d'une telle initiative serait d'avoir une capacité d'action complémentaire par rapport à la situation actuelle. Toute décision sera prise en fonction d'un maximum d'efficacité et d'un impact budgétaire optimal. D'ores et déjà, un financement a été prévu dans l'APS 2004 adopté par la Commission le 5 mars 2003⁵. Ces activités seraient développées en coordination avec le mécanisme de protection civile de la Commission.

Reste à effectuer : déterminer un siège pour l'Agence et conforter son activité.

Responsable : Conseil.

Mieux définir et élargir les compétences de l'Agence.

⁵ COM(2003)83 du 05.03.2003 sur la stratégie politique annuelle pour 2004

Responsable : Commission (présentation d'une proposition).

2.2.1.2. Liste noire des navires sous normes

La Commission a procédé à l'établissement d'une première liste noire des navires sous normes en décembre 2002. Il s'agit d'une liste indicative des navires qui auraient été bannis si les dispositions du paquet ERIKA I avaient été en vigueur.

2.2.1.3. Lieux de refuge

La Commission a organisé une première réunion le 31 janvier 2003 avec les Etats membres afin d'anticiper la désignation des lieux de refuge pour l'accueil des navires en détresse dans les eaux relevant de leurs juridictions telle que prescrite par la directive sur le suivi du trafic maritime. Cette réunion a permis d'analyser quel serait le contenu des plans nationaux et places de refuge pour les navires en détresse.

Reste à effectuer : fourniture de la documentation pertinente nécessaire à l'établissement des plans nationaux de refuge et à la désignation des lieux de refuge avant le 1er juillet 2003.

Responsables : Etats membres.

2.2.1.4. Transposition inégale par les Etats membres des paquets ERIKA I et II

L'accident du Prestige confirme le bien fondé des mesures figurant dans les deux séries de propositions législatives ERIKA I (mars 2000) et ERIKA II (décembre 2000). Si les mesures adoptées par l'Union européenne avaient été en vigueur, le Prestige aurait été mis hors service deux mois avant son naufrage.

Il convient de rappeler qu'au titre de ces propositions législatives, les Etats membres doivent transposer avant le 22 juillet 2003 les directives sur le contrôle par l'Etat du port et sur les sociétés de classification, et avant le 5 février 2004 la directive sur le suivi du trafic maritime. Le règlement sur les premiers retraits de pétroliers à simple coque est applicable depuis le 1er janvier 2003.

D'après les informations reçues par la Commission, le processus est loin d'être achevé dans la plupart des Etats membres. Les Etats membres s'étaient engagés à anticiper ces mesures lors des Conseils européens de Nice et de Copenhague mais, seuls trois Etats membres - l'Allemagne, le Danemark et l'Espagne - ont pour l'instant communiqué à la Commission des mesures nationales de transposition.

Reste à effectuer : généraliser la transposition des directives.

Responsables : Etats membres.

2.2.1.5. Aides d'Etat dans le transport maritime

Les aides d'Etat au transport maritime peuvent être autorisées sous certaines conditions⁶, notamment pour améliorer la sécurité à bord des bateaux et pour doter les navires d'équipements supérieurs aux standards en vigueur en matière de sécurité et d'environnement⁷. Les aides à la construction navale sont encore plus limitées car elles sont normalement incompatibles avec le Traité.

A condition de refléter la perte économique subie par le propriétaire, les aides au déchargement anticipé peuvent être également autorisées. Il existe un précédent en la matière, l'Italie, qui a développé avec succès un système visant au retrait volontaire des navires à simple coque, en particulier les plus anciens, ayant été approuvé en 2002. Ceci pourrait être une piste à explorer par les Etats membres intéressés.

En tout état de cause, la Commission doit examiner au cas par cas des demandes sur base d'une notification par les Etats membres, en particulier pour une évaluation très poussée des effets sur la concurrence.

Reste à effectuer : examen des demandes éventuelles introduites par les Etats membres.

Responsable : Commission.

2.2.1.6. Accord volontaire avec les compagnies pétrolières

Le Conseil "Transport" du 6 décembre a demandé aux Etats membres de conclure des accords avec leurs industries respectives afin d'assurer un transport de qualité et d'éliminer les vieux pétroliers à simple coque pour le transport du fuel lourd. Le Conseil a également invité la Commission à développer un accord type. A cet effet, la Commission européenne a mené depuis décembre 2002 des discussions avec les compagnies pétrolières européennes pour définir un « code de bonne conduite ».

Un tel accord permettrait d'accélérer l'application des mesures d'interdiction du transport du fuel lourd à bord de pétroliers à simple coque, sans attendre la fin d'un processus législatif. Surtout, il garantirait la couverture des navires en transit dans la zone économique exclusive, c'est-à-dire de ceux qui ne sont pas affrétés par des compagnies pétrolières européennes, les contraintes internationales ne permettant à la législation communautaire de ne couvrir que les navires relâchant dans les ports de l'Union.

Cependant, pour l'instant, les industries européennes ont exprimé de fortes réticences à s'engager sur un accord volontaire et leur préférence pour la voie

⁶ Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime (JOCE C 205/1997) et Communication COM(1993) 66 du 24.02.1993

⁷ Encadrement communautaire des aides d'Etat pour la protection de l'environnement (JOCE C 37/2001)

réglementaire qui leur assure une égalité de traitement avec les compagnies pétrolières concurrentes des pays tiers.

2.2.2. *Les nouvelles propositions de la Commission*

2.2.2.1. Transport de fuel lourd et retrait accéléré des navires à simple coque

La Commission a transmis le 20 décembre 2002 au Parlement européen et au Conseil un projet de règlement qui propose notamment :

- le bannissement des ports, des terminaux et des zones d’ancrage de l’Union européenne des pétroliers à simple coque transportant des produits pétroliers lourds, quels que soient leurs pavillons;
- un calendrier accéléré sur l’élimination des pétroliers à simple coque.

Reste à effectuer : aboutir à l’interdiction du transport de fuel lourd à bord des navires à simple coque et à un retrait accéléré de ces pétroliers.

Responsables : Parlement européen et Conseil (accord final au terme de la Présidence grecque).

2.2.2.2. Formation et compétence des gens de mer

La Commission a transmis le 13 janvier 2003 au Parlement européen et au Conseil une proposition de directive relative à l’agrément des certificats de compétence des marins, afin de garantir un niveau minimal de formation et qui devrait faire l’objet d’un accord politique par le Conseil "Transport" du mois de mars 2003.

Cette proposition prévoit un système communautaire de reconnaissance des brevets d’aptitude afin de garantir un niveau adéquat de formation et de brevets des gens de mer non communautaires travaillant à bord de bateaux battant pavillon des Etats membres de l’Union européenne.

Reste à effectuer : adoption de la proposition de directive relative à l’agrément des certificats de compétence des marins.

Responsables : Parlement européen et Conseil.

2.2.2.3. Sanctions pénales

Suite à la demande du Conseil européen de Copenhague et sans exclure la possibilité d’engager d’autres initiatives législatives, la Commission est sur le point d’adopter une proposition de directive au Parlement européen et au Conseil sur la pollution par les navires et sur l’introduction de sanctions, incluant des sanctions pénales. La proposition couvre les déversements illégaux et les pollutions majeures par hydrocarbures.

Cette proposition concernera toute la chaîne de responsabilité (armateur, affréteur, société de classification, etc.) et palliera les lacunes du droit communautaire en matière de pollutions délibérées ou accidentelles par les

navires. Les auteurs de telles pollutions ne pourront plus s'exonérer de leurs responsabilités.

Reste à effectuer : suite à l'adoption par la Commission de la proposition de directive instituant un régime de sanctions pénales à l'encontre des auteurs de pollution marines, aboutir à un accord.

Responsables : Parlement européen et Conseil (accord politique au terme de la Présidence grecque).

2.2.3. Initiatives européennes sur le plan international

Seulement 34% de la flotte mondiale est contrôlée par des armateurs européens, dont une grande partie se trouve enregistrée sous pavillon et donc sous juridiction des pays tiers. Dans son courrier à M. Simitis, le Président Prodi rappelait l'importance pour l'Union européenne de pouvoir procéder à un changement de fond de sa politique à l'égard des pays politiquement responsables des désastres économiques et écologiques dus aux marées noires, notamment ceux qui, en offrant des pavillons de complaisance ou par manque de contrôle permettent que des bateaux dangereux et inadaptés circulent impunément dans les eaux internationales. Il suggérait en particulier que la Commission propose au Conseil d'agir directement vis-à-vis de ces pays, dont la plupart entretiennent des liens étroits avec l'Union.

2.2.3.1. Soutien actif à l'adhésion de la Communauté européenne à l'Organisation maritime internationale (OMI)

La Commission a adressé le 9 avril 2002 une recommandation au Conseil en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'OMI afin que l'Union européenne soit en mesure de peser de tout son poids dans l'élaboration et l'adoption de règles internationales plus strictes en matière de sécurité maritime. Comme l'a rappelé le Conseil européen de Copenhague, l'Union doit jouer «un rôle déterminant dans les efforts déployés au niveau international, notamment au sein de l'OMI, pour atteindre les objectifs fixés par la politique de sécurité maritime.

Reste à effectuer : saisine rapide de cette proposition.

Responsable : Conseil.

2.2.3.2. Demande d'application de la législation communautaire en matière de sécurité maritime au plan international

La Commission a demandé aux pays limitrophes, notamment la Russie et les partenaires méditerranéens, dans le cadre des accords qui les lient à l'Union européenne, d'adopter des mesures équivalentes sur l'interdiction du transport du fuel lourd et sur l'élimination accélérée des pétroliers à simple coque à celles de l'Union européenne.

Reste à effectuer : poursuivre les démarches avec les pays tiers et traiter également avec la Russie des conditions de navigation des pétroliers dans les zones de glace.

Responsables : Commission et Etats membres.

2.2.3.3. La Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer

L'Union européenne doit prendre l'initiative de proposer une révision de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, afin que les Etats côtiers puissent mieux se protéger, y compris dans la zone économique exclusive de 200 milles, contre les risques liés au passage des navires qui représentent un danger pour l'environnement et ne respectent pas les normes de sécurité.

Reste à effectuer : obtenir un mandat de négociation au Conseil en vue de la révision de la Convention.

Responsable : Commission.

Entre temps, une action coordonnée de l'Union européenne sera nécessaire pour soutenir les demandes formulées notamment par la France en vue d'une saisine rapide de l'OMI visant à l'identification et à la protection des zones particulièrement sensibles en raison notamment de leurs ressources et du caractère particulier du trafic.

Responsables : Etats membres.

2.2.3.4. Une meilleure indemnisation des victimes de la pollution

Une conférence diplomatique se tiendra à l'Organisation maritime internationale (OMI) du 12 au 16 mai 2003 pour la mise en place d'un troisième niveau d'indemnisation des victimes des marées noires.

La Commission a transmis à cette organisation, conjointement avec la France et l'Espagne, un document prévoyant de faire passer le seuil en deçà duquel l'armateur perd le droit de limiter sa responsabilité de 185 millions d'euros à 1 milliard d'euros.

Reste à effectuer : obtenir un soutien de tous les Etats membres sur cette question à l'OMI.

Responsables : Etats membres.

A défaut, adoption immédiate de la proposition de règlement visant à instituer un fonds européen spécifique doté d'1 milliard d'euros conformément à l'engagement pris par le Conseil le 6 décembre 2002 et établissement de ce fonds d'ici la fin de l'année 2003.

Responsable : Conseil.

2.2.3.5. La responsabilité civile

La Commission a proposé de modifier le régime international d'indemnisation et de responsabilité, dans le cadre de la Convention internationale sur la responsabilité civile (CLC) afin de pouvoir engager la responsabilité financière des responsables en cas de pollution.

La réunion des 3 et 7 février 2003 a donné un avis favorable sur les besoins de réviser le système de responsabilité civile sans indiquer toutefois les orientations et le calendrier de révision.

Reste à effectuer : un soutien actif des Etats membres sur cette question à l'OMI.

Responsables : Etats membres.

A défaut, la Commission proposera un système d'indemnisation et de responsabilité pour l'Union européenne élargie.

3. MOBILISATION DES FINANCEMENTS ET DES MOYENS TECHNIQUES COMMUNAUTAIRES POUR LES INTERVENTIONS DE REPARATION IMMEDIATE ET LA RECONSTITUTION DU POTENTIEL ECONOMIQUE

3.1. Fonds européen de développement régional

S'agissant des mesures de réparation des effets de la marée noire sur le territoire des régions des Etats membres affectés, les autorités concernées peuvent avoir recours au cofinancement du FEDER, dans la limite des sommes allouées pour la période 2000 – 2006, dans le respect des priorités de développement économique et à l'exception des coûts pris en charge par les assurances

Objectif 1: Les autorités responsables du Programme opérationnel (PO) Galice (2000-2006) utilisent une mesure existante du PO pour cofinancer le nettoyage de certaines plages. L'utilisation d'autres mesures pour combattre les effets - pas seulement environnementaux - de la catastrophe est également possible, sachant que l'autorité de gestion peut modifier le complément de programmation pour consacrer plus de ressources à ce type de mesures dans la limite des montants qui ont été attribués par axe dans le programme. La Commission est disposée à aider l'Espagne à effectuer une reprogrammation très rapide des Fonds structurels.. Cette décision ne pourrait intervenir que lorsque les solutions techniques à appliquer tant à l'épave qu'au nettoyage de certaines côtes d'accès difficile et les coûts respectifs seront mieux connus.

Objectif 2: Pour lutter contre les effets de la marée noire sur le littoral, l'utilisation du FEDER peut être envisagée pour le nettoyage des plages, à condition que ces zones soient éligibles aux programmes "objectif 2" de la région. Pour la région Aquitaine, il en est ainsi du littoral basque, à

l'exception des plages de Biarritz. En ce qui concerne le littoral de la région de Poitou Charente, il est en grande partie éligible à cet objectif 2. Par ailleurs, le programme objectif 2 peut d'ores et déjà être mobilisé pour financer des campagnes de soutien au tourisme de l'ensemble de la région.

Reste à effectuer: adaptation éventuelle des programme opérationnels.

Responsables : Etats membres/autorités compétentes concernés (demande) - Commission (accord).

3.2. Fonds de cohésion

Le recours au Fonds de cohésion pourrait être envisagé si les autorités espagnoles le souhaitent et conformément aux procédures habituelles du Fonds, pour les travaux à entreprendre sur l'épave qui se trouve dans la zone économique exclusive espagnole. Bien que pour l'Espagne les priorités environnementales pour la période 2000-2006 se limitent aux secteurs des déchets, de l'assainissement et de l'approvisionnement, de nombreux projets de régénération de côtes ont été cofinancés dans ce pays par le passé. En conséquence, la Commission pourrait, après examen, accepter de modifier le programme et d'adopter les projets correspondants si les autorités espagnoles le demandaient. Le montant alloué à l'Espagne au titre de ce Fonds et pour la période 2000-2006 qui n'a pas encore été engagé s'élève à environ 6 200 millions d'euros.

Reste à effectuer: adaptation éventuelle du programme par la Commission, suite à une demande de l'Etat membre concerné.

Responsables : Etat membre concerné (demande) - Commission (accord).

3.3. Initiative communautaire INTERREG III (volet transnational)

La Commission a indiqué aux Etats membres riverains de l'Atlantique concernés, que les mesures de prévention, de contrôle et de restauration, par exemple pour des opérations de colmatage ou de pompage des cuves du Prestige, pourraient être éligibles dans le cadre des programmes INTERREG transnationaux (financés par le FEDER), ces opérations ayant un caractère clairement transnational. Ces programmes, qui permettent déjà le financement de telles actions à hauteur de 23 millions d'euros, pourraient être révisés en tant que de besoin.

Reste à effectuer: possibilité d'utiliser les mesures existantes à hauteur de 23 millions d'euros.

Responsables : Etats membres concernés.

Au-delà, adaptation éventuelle des programmes.

Responsables : Etats membres concernés (demande) - Commission (approbation).

3.4. IFOP/aides aux conchyliculteurs, aux aquaculteurs et aux pêcheurs

Le Conseil a adopté le 20 décembre 2002 un règlement instaurant des mesures spécifiques destinées à indemniser les pêcheurs, les propriétaires de navires et les secteurs de la conchyliculture et de l'aquaculture espagnols touchés par la pollution pétrolière consécutive au naufrage du Prestige. Il ouvre en particulier aux conchyliculteurs et aquaculteurs le bénéfice des aides à la cessation temporaire uniquement réservé jusqu'ici aux pêcheurs. Les attirails de pêche endommagés, ainsi que les équipements aquacoles pourront également être remis en état ou reconstruits, grâce à une ré-allocation du Fonds structurel de pêche (IFOP).

La Communauté a aussi autorisé l'Espagne à utiliser une partie des moyens financiers (30 millions d'euros) résultant de l'absence de d'accord de pêche avec le Maroc pour compléter les financements disponibles.

Reste à effectuer : la Commission est disposée à soumettre au Conseil - si l'importance des dégâts est confirmée - une proposition similaire à celle présentée pour la Galice pour les régions françaises affectées afin d'élargir le champ d'application des dispositions existantes dans le cadre des allocations existantes de l'IFOP.

Responsable : Etat membre concerné.

3.5. Fonds de solidarité de l'Union européenne

Le Fonds de solidarité de l'Union européenne (FSUE) a été créé en 2002 pour venir en aide rapidement à des populations et des territoires victimes de catastrophes naturelles. Il reste à vérifier si la catastrophe du Prestige est éligible pour une aide au titre de ce fonds⁸.

Une intervention de l'ampleur demandée nécessiterait une modification de sa base légale que la Commission est prête à proposer au Conseil. Cette modification s'orienterait dans le sens de la proposition initiale de la Commission présentée en septembre 2002 et pourrait notamment prévoir : la couverture par le Fonds de solidarité de catastrophes d'origine technologique ou environnementale, l'abaissement de son seuil d'intervention (actuellement 3 milliards d'euros ou 0.6% du RNB de l'Etat concerné) et l'extension des actions éligibles définies à l'article 3 du règlement pour inclure des actions préventives destinées à minimiser les dégâts d'une catastrophe en cours ou imminente.

⁸ Règlement (CE) N° 2012/2002 du 11.11.2002 du Conseil instituant le Fonds de solidarité de l'Union européenne

Reste à effectuer: examen de la recevabilité de la demande introduite par les autorités espagnoles et proposition de modification du règlement FSUE ou, à défaut, proposition de création d'un instrument spécifique.

Responsables : Etat membre concerné (informations complémentaire) et Commission (examen et proposition).

3.6. Recherche dans de nouvelles technologies

D'ores et déjà, dans le 6ème programme-cadre de recherche, de développement technologique et de démonstration, les activités de recherche visant l'étude de l'impact sur l'environnement sont incluses dans la priorité, "Changement planétaire et écosystèmes".

A compter de 2003, le programme de travail couvre les liens entre la société, l'économie, la biodiversité et les habitats ainsi que les stratégies d'atténuation et de restauration. Pour 2004, il permettra de développer des modèles pour mesurer l'impact de la pollution environnementale sur l'eau et les écosystèmes marins.

Reste à effectuer : proposition d'inclure dans le programme de travail 2004 de nouvelles activités de recherche visant l'intervention sur les épaves de navires contenant des produits contaminants (priorité "Transport de surface durable") et d'étendre la notion de cycle de vie des véhicules jusqu'au stade de l'intervention dans les épaves en cas d'accident (domaine qui ne couvre actuellement que la maintenance et l'inspection de véhicules pour le transport de surface).

Responsable : Commission⁹.

3.7. Projets pilotes et autres actions

Le Président Prodi a évoqué, dans son courrier du 17 janvier 2003, la possibilité de conduire d'autres actions communautaires à court et à moyen terme pour soutenir les efforts des Etats membres concernés, comme par exemple des projets pilotes ou des actions spécifiques. L'exécution des projets pilotes ne requiert pas l'adoption préalable d'une base légale. Mais ils ne peuvent être inscrits au budget que pour deux exercices budgétaires au maximum et leur montant total ne peut dépasser 32 millions d'euros par an, toutes rubriques et tous domaines confondus.

La Commission encouragera également les initiatives¹⁰ visant à améliorer l'innovation et la recherche dans le secteur de la construction et de la réparation navales et à promouvoir des normes plus élevées en matière d'environnement et de sécurité.

⁹ L'introduction des domaines proposés reste cependant sujette à l'approbation des comités des programmes et les projets financés doivent faire l'objet d'une sélection au sein des évaluations organisées dans le cadre des appels à proposition

¹⁰ Telles que, par exemple, "Leadership 2015"

Reste à effectuer : possibilité pour une institution européenne (Commission, Parlement européen, Conseil) de proposer des projets pilotes sur ce thème.

3.8. Lutte contre la pollution et remise en état de l'environnement

3.8.1. Evaluation des effets sur l'environnement

Dans le cadre de la coopération prévue à cet effet et dotée de moyens budgétaires très modestes, la Commission envisage de contribuer à hauteur de 300.000 euros au financement de l'évaluation et du suivi des effets sur l'environnement de cette marée noire.

Reste à effectuer : soumission d'une proposition et d'une demande de cofinancement.

Responsable : Etat membre concerné.

3.8.2. Réparation et indemnisation des dommages causés à l'environnement

D'ici le mois de juin 2003, la Commission entreprendra une évaluation des instruments législatifs et politiques actuels, notamment en matière d'environnement, mais aussi dans le domaine de la santé, de la recherche, de la pêche et du développement régional, afin de déterminer s'ils doivent être adaptés pour minimiser le risque de voir se reproduire de tels accidents et les dommages qu'ils occasionnent (immédiatement ou à plus long terme). En particulier, prenant en compte que le régime international actuel ne prévoit pas une compensation adéquate des dommages à l'environnement, d'autres mesures en relation avec le dommage écologique peuvent s'avérer nécessaires.

La Commission a adopté le 23 janvier 2002 une proposition de directive relative à l'indemnisation des dommages causés à l'environnement lorsqu'un accident n'est pas couvert par une convention internationale en vigueur dans les Etats membres concernés¹¹.

¹¹ COM (2002) 17 du 23.01.2002

Reste à effectuer : lancement de l'évaluation des instruments législatifs et politiques dans le cadre de la stratégie de protection et de conservation de l'environnement marin¹².

Responsable : Commission.

Approbation de la proposition de directive sur l'indemnisation des dommages causés à l'environnement lorsqu'un accident n'est pas couvert par une convention internationale en vigueur dans les Etats membres concernés.

Responsables : Parlement européen et Conseil.

3.8.3. *Mise en commun des moyens de lutte contre la pollution et échange d'expériences*

Conformément aux conclusions du Conseil "Environnement" du 9 décembre dernier, la Commission a travaillé à l'établissement d'un réseau d'échange d'expériences en matière de pollution par les hydrocarbures. Ce réseau qui est en voie de constitution permettra la mise à disposition d'experts nationaux auprès d'autres Etats membres, pour améliorer leurs compétences, comparer les différentes techniques de dépollution utilisées, étudier les approches retenues dans les services d'intervention d'urgence ou d'autres organismes compétents.

Reste à effectuer : approbation d'une décision pour assurer le financement de ce réseau d'échange d'expériences (mars-avril 2003).

Responsable : Commission (mars-avril 2003).

4. **CONCLUSION**

Le présent rapport met en évidence la détermination de la Commission européenne à mobiliser, en coopération avec les Etats membres, tous les moyens financiers et techniques pour venir en aide aux victimes du naufrage du Prestige.

Elle entend également doter l'Union européenne des outils nécessaires pour se prémunir à l'avenir contre de tels accidents par une réglementation adéquate et une action internationale vigilante.

Elle s'efforcera de poursuivre dans ces propositions législatives et administratives futures une stratégie d'ensemble de prévention, de réparation et de sanction en impliquant tous les acteurs concernés.

¹² COM (2002) 539 du 02.10.2002