



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 22.12.2006
COM(2006) 863 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT
EUROPEEN, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU
COMITE DES REGIONS**

**Modalités de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou
intentionnelle après 2007**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT
EUROPEEN, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU
COMITE DES REGIONS**

**Modalités de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou
intentionnelle après 2007**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. INTRODUCTION

L'action communautaire menée depuis 1978 dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle a permis de mettre en place progressivement une coopération entre les Etats membres et la Commission.

Se basant sur l'expérience acquise, le cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle¹ a été établi en 2000 par la Décision N° 2850/2000/CE du Parlement et du Conseil. Il a permis de simplifier les mesures déjà adoptées, tout en renforçant leur cohérence, en les intégrant dans un cadre de coopération unique, couvrant la période du 1^{er} janvier 2000 au 31 décembre 2006.

La réponse et la préparation à la pollution marine se fondent sur trois piliers : le développement d'actions de préparation, un système communautaire d'informations pour faciliter l'échange d'informations entre Etats membres, la facilitation de la réponse par l'intermédiaire du mécanisme communautaire de protection civile².

Depuis sa création, le cadre communautaire de coopération a constitué un forum unique d'échange de bonnes pratiques entre Etats membres, contribuant à la sensible amélioration de la préparation des responsables et des acteurs de la lutte contre la pollution marine accidentelle ou intentionnelle dans les Etats membres.

Aujourd'hui, 20 Etats-membres maritimes, ainsi que la Norvège et l'Islande, prennent part activement au cadre communautaire de coopération.

Depuis 2001, de nouveaux développements sont intervenus au niveau communautaire dans le domaine de la prévention, la préparation et la réponse à la pollution marine, avec notamment la création de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA)³.

¹ Décision N° 2850/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2000 établissant un cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle

² Décision 2001/792/CE, Euratom, du Conseil instituant un mécanisme communautaire visant à favoriser une coopération renforcée dans le cadre des interventions de secours relevant de la protection civile

³ Règlement (CE) N°1406/2002 du Parlement Européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime

La présente Communication présente l'état des lieux de l'action communautaire dans le domaine de la préparation et la réponse à la pollution marine, et indique comment son suivi et son développement seront pleinement assurés à partir de 2007, avec l'expiration du cadre communautaire de coopération.

2. ETAT DES LIEUX DE L'ACTION COMMUNAUTAIRE DANS LE DOMAINE DE LA REPONSE A LA POLLUTION MARINE

2.1 Le cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle

Le cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle, établi en Décembre 2000, se base dans une large mesure sur l'expérience acquise dans ce domaine à l'échelon communautaire depuis 1978.

Le cadre communautaire, basé sur l'article 175 du traité instituant la Communauté européenne, a pour objectif de soutenir et compléter les efforts déployés par les Etats membres en faveur de la protection du milieu marin, des littoraux et de la santé humaine contre les risques de pollution accidentelle ou intentionnelle en mer, à l'exclusion des flux continus de pollution d'origine tellurique. Il vise la pollution accidentelle ou intentionnelle - qu'elle provienne de navires, de plates-formes "off-shore", du littoral ou des estuaires - et comprend les rejets de substances nocives dans l'environnement marin, y compris ceux liés à la présence de matériaux immergés, comme les munitions.

En particulier, le cadre de coopération communautaire vise à contribuer et à améliorer les capacités d'intervention des Etats membres en cas de déversement accidentel ou de menace imminente de déversement d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives en mer. Il sert également à contribuer à la prévention des risques et vise à renforcer les conditions propices à une assistance mutuelle efficace entre les Etats membres. Enfin, il est destiné à encourager la coopération entre les Etats membres en vue d'assurer la réparation des dommages conformément au principe du pollueur-payeur.

La mise en œuvre du cadre de coopération s'effectue au moyen d'un plan d'action annuel, reposant notamment sur des priorités élaborées chaque année avec les Etats membres. Les actions peuvent prendre la forme de cours et séminaires, d'échanges d'experts, d'exercices, ou de projets pilotes destinés à perfectionner les techniques et les méthodes d'intervention et de restauration. Des actions destinées à évaluer l'impact d'un incident sur l'environnement, ou à tirer les enseignements d'interventions pendant un accident, sont également organisées. Le budget alloué pour ces actions était initialement de 7 millions d'euros pour la période 2000-2006.

En 2003, le Parlement, reconnaissant l'importance du cadre communautaire, a adapté les montants de référence pour tenir compte de l'élargissement. L'enveloppe financière a été portée à 12,6 millions d'euros sur la période.

Le cadre communautaire de coopération a également mis en place un système communautaire d'information (CIS) sur le site Internet de la Commission, en vue de l'échange entre Etats membres de données relatives à la capacité d'intervention et aux mesures prises en cas de pollution marine accidentelle ou intentionnelle. Le système communautaire d'information comprend une page d'accueil communautaire, et, sur les pages d'accueil nationales, des informations sur les moyens d'intervention disponibles au niveau national.

La Commission est assistée par un comité de gestion (MCMP – Management Committee for Marine Pollution), regroupant des experts provenant des administrations des Etats membres (environnement, transport ou gardes-côtes). Au-delà du vote de priorités annuelles, le comité de gestion joue le rôle d'un forum européen sans équivalent d'échange de bonnes pratiques entre Etats membres.

De nombreux accords régionaux couvrent les mers européennes (Convention de Barcelone, accord de Bonn, convention d'Helsinki) et la Commission joue un rôle central à travers sa participation active aux groupes consacrés à la réponse à la pollution marine. Cependant, le comité de gestion est le seul instrument à l'échelon communautaire représentant les experts de l'ensemble des zones régionales.

2.2 La réponse aux accidents de pollution marine

En cas d'accident, lorsque l'ampleur de la catastrophe est telle que la capacité de réaction nationale est insuffisante, le pays sinistré peut faire appel depuis 2001 au mécanisme de protection civile et au MIC (Monitoring and Information Centre).

Le mécanisme de protection civile a été établi en 2001 afin d'apporter, sur demande, un soutien en cas d'urgence et de contribuer à améliorer la coordination des interventions de secours menées par les Etats membres et par la Communauté.

Si plusieurs accords régionaux sur la pollution marine accidentelle facilitent l'assistance mutuelle et la coopération entre les Etats membres dans ce domaine, le mécanisme de protection civile est l'instrument de référence à l'échelon communautaire pour faciliter la mobilisation des secours des Etats membres lors d'un accident de pollution marine.

Dans un accident tel que le *Prestige*, le MIC a répondu immédiatement aux demandes d'assistance provenant des autorités espagnoles, en facilitant la mise à disposition de bateaux spécialisés, de barrages flottants, et d'avions de surveillance. La Commission a également mis en place rapidement une mission d'observateurs en Galice. Elle a également contribué à assurer la coordination entre l'Espagne, le Portugal, et la France, tous les trois affectés par l'accident, afin que des moyens adéquats soient disponibles pour chacun d'entre eux. Enfin, elle a disséminé les images satellitaires de la catastrophe analysées par le centre commun de recherche de la Commission.

Pendant l'été 2006, le MIC a répondu très rapidement à la demande d'assistance provenant des autorités libanaises pour faire face à la pollution touchant le Liban. Alors que les hostilités étaient toujours en cours, le MIC a déployé une équipe d'experts afin d'évaluer les besoins sur le terrain et de fournir un soutien scientifique et technique aux autorités locales. Par l'intermédiaire du MIC, de l'équipement spécialisé provenant de 5 Etats-membres a pu être livré au Liban. Le MIC a également diffusé auprès des Etats-membres l'analyse d'images satellitaires. Le réseau informel entre Etats-membres créé dans le cadre du MCMP a permis de faciliter cette réponse globale : des Etats provenant de zones régionales différentes ont procédé à l'acheminement commun de leur équipement vers un état-tiers.

2.3 Le rôle joué par l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA)

En 2002, l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA) a été créée⁴ en vue d'assister notamment la Commission et les Etats membres dans la mise en œuvre de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires.

En 2004, les missions de l'Agence ont été étendues par le moyen du règlement (CE) n° 724/2004 qui assigne à l'Agence des obligations spécifiques dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires dans la Communauté.

Au sens de ce règlement⁵, il incombe à l'Agence de fournir aux Etats membres et à la Commission une assistance technique et scientifique en matière de pollution accidentelle ou intentionnelle par les navires, et soutenir, à la suite d'une demande d'assistance, les dispositifs de lutte contre la pollution des Etats membres. Son action vient en appui du cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle et du mécanisme communautaire.

Pour donner un cadre global à son action dans le domaine de la prévention de la pollution par les hydrocarbures et de la lutte contre cette pollution, l'Agence a adopté en octobre 2004 un plan d'action pour la préparation et l'intervention contre la pollution par les hydrocarbures (ci-après « le plan d'action »)⁶, tel que le prévoit le règlement.

Depuis mars 2006, l'Agence peut être sollicitée par des Etats membres sinistrés pour affréter des navires antipollution, afin de soutenir par des moyens complémentaires les actions entreprises par ceux-ci pour lutter contre la pollution. Ces navires ont été identifiés à la suite d'un appel d'offre, et seront stationnés dans quatre zones couvrant les mers européennes. Les navires affrétés par l'Agence seront mis, à la demande, à disposition des Etats membres par le biais du mécanisme communautaire de protection civile.

Le personnel de l'Agence dédié à la réponse à la pollution marine a considérablement augmenté pendant l'année 2005 et compte désormais près de 20 personnes.

3. BILAN DES ACTIONS ENTREPRISES SOUS LE CADRE COMMUNAUTAIRE DE COOPERATION DANS LE DOMAINE DE LA PREPARATION

3.1 Le cadre communautaire a permis de mettre en œuvre des actions avec un impact significatif

Depuis 2000, plus de 40 actions ont été entreprises, consistant principalement en des ateliers, des projets pilotes, ou des cours de formation. La dimension européenne des projets a été favorisée : les projets auxquels participaient deux Etats-membres ou plus ont été encouragés.

Les actions concernées ont été variées : recherche sur les dommages environnementaux, réflexion sur le rôle des collectivités locales dans la préparation et la réponse à la pollution

⁴ Règlement (CE) N°1406/2002 du Parlement Européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime

⁵ Règlement (CE) N° 724/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 31 mars 2004 modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime

⁶ Le plan d'action a été adopté par le conseil d'administration de l'Agence lors de sa 9^{ème} réunion qui s'est tenue à Lisbonne les 21 et 22 octobre 2004 (lien internet : <http://www.emsa.eu.int>).

marine, ou actions sur la récupération du pétrole, le traitement des déchets pétroliers ou le rôle des volontaires pendant une catastrophe de grande ampleur.

D'autres actions de référence ont répondu à des objectifs plus spécifiques du cadre communautaire de coopération.

Un projet a été dévolu à la présence de munitions stockées en mer et aux méthodes de neutralisation. Ses conclusions, ainsi que les études menées dans le cadre de certains accords régionaux (notamment HELCOM), ont permis de progresser de manière significative sur la question.

En ce qui concerne la réponse à la pollution délibérée, plusieurs actions consacrées aux rejets opérationnels illicites des navires ont permis de favoriser l'échange entre Etats membres. Un groupe d'experts consacré au suivi satellitaire de la pollution pétrolière en mer (EGEMP) a par ailleurs été établi au sein de la Commission.

L'échange d'expériences à l'échelle européenne, qui constitue la principale valeur ajoutée de l'action communautaire dans le domaine de la préparation, a été mis en œuvre par plusieurs actions à l'impact significatif. En particulier, en 2002, un programme d'échange d'experts entre Etats membres a été lancé (EUMAREX) afin de promouvoir la formation et l'échange d'expériences. Depuis début 2004, 111 bénéficiaires issus de 15 pays différents y ont participé, accueilli dans près de vingt pays.

Enfin, le système d'information communautaire (CIS) sur le site Internet de la Commission, a été constamment mis à jour pendant la période 2000-2006, en tenant compte notamment de l'élargissement. Le CIS est souvent mis en avant par les Etats membres comme un instrument unique, matérialisant la coopération communautaire dans le domaine de la pollution marine.

L'évaluation à mi-parcours du programme, réalisée en mars 2004, ainsi que l'évaluation globale des programmes de protection civile, réalisée en juillet 2005, ont souligné que les actions de préparation avaient permis d'obtenir des résultats encourageants à l'échelon national, régional et local, tels qu'une amélioration de l'information du public, ou une prise de conscience de l'importance de la préparation. Les actions en outre contribué à la prévention des risques. Enfin, les investissements dans la formation, l'échange d'expériences et la préparation ces dernières années ont permis le développement d'une « culture commune » dans le domaine de la pollution marine accidentelle.

3.2 Le cadre communautaire a fait germer d'autres instruments législatifs

Depuis l'adoption du cadre communautaire de coopération, certains instruments législatifs sont venus parfois se substituer aux objectifs initiaux.

Le cadre de coopération visait à « *encourager la coopération entre les Etats membres en vue d'assurer la réparation des dommages conformément au principe du pollueur-payeur* ». Des ateliers et des projets pilotes ont été organisés, notamment suite à l'accident du *Prestige*. Dans le même temps, la législation sur le dommage environnemental a été développée, avec l'adoption de la Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 21 avril 2004, sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux. Bien que la directive ne couvre que très partiellement la pollution marine accidentelle, elle représente néanmoins une première étape vers

l'établissement d'un cadre commun de responsabilité en vue de prévenir les dommages environnementaux causés par les accidents de ce type.

Dans ses objectifs initiaux, le cadre communautaire souhaitait renforcer la coopération entre les Etats membres en ce qui concerne la pollution intentionnelle et les rejets opérationnels illicites des navires. La Directive 2005/35/CE du Parlement Européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, jointe à la Décision-Cadre 2005/667/JAI du Conseil visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires, offre désormais un cadre juridique à ces actions.

En effet, la Décision-Cadre impose aux Etats membres de désigner des points de contact et prévoit des obligations d'information en cas de pollution susceptible d'affecter d'autres Etats membres. De plus, elle comprend des dispositions facilitant le choix de la juridiction pénale compétente pour la répression de la pollution causée par les navires.

D'autres instruments législatifs soulignent la valeur ajoutée d'une coopération communautaire en matière de préparation et de réponse.

La stratégie thématique pour la protection et la conservation du milieu marin, adoptée par la Commission le 24 octobre 2005⁷, fixe des objectifs et des principes communs à l'échelle communautaire, mis en œuvre à l'échelon de régions marines. Chaque région devra définir des objectifs environnementaux régionaux, et élaborer des indicateurs et des mesures de surveillance pour évaluer les progrès dans la réalisation de ces objectifs. Il est prévu d'incorporer des actions et des objectifs spécifiques dans le domaine de la préparation à la pollution.

Enfin, la Commission a publié le 7 juin 2006 un livre vert intitulé « vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers », qui souligne les interactions et dépendances existant entre les secteurs liés à la mer, y compris en ce qui concerne la préparation et la réponse à la pollution marine.

4. LE RENFORCEMENT ET LA POURSUITE DES ACTIONS DE PREPARATION ET DE REPONSE A PARTIR DU 1^{ER} JANVIER 2007

4.1 améliorer la préparation après 2007

Le renforcement de la cohérence de la politique communautaire dans le domaine de la préparation à la pollution marine.

Les actions menées jusqu'ici ont eu un impact significatif. Elles ont contribué à faire éclore certains instruments législatifs.

Dans le même temps, la Commission, consciente de l'importance de l'enjeu, a souhaité poursuivre et renforcer les mesures existantes, en proposant un rôle croissant pour l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans la préparation et la réponse à la pollution marine.

⁷ Stratégie thématique pour la protection et la conservation du milieu marin COM(2005) 504 du 24.10.2005

La Commission encourage une plus grande cohérence de la politique communautaire dans le domaine : le cadre communautaire de coopération ne sera pas renouvelé dans sa forme actuelle, mais les actions de préparation vont se poursuivre et s'amplifier, dans le cadre le plus approprié possible.

L'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime entend poursuivre et développer des actions de préparation

Le rôle de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime s'est considérablement accru dans le domaine de la préparation à la pollution marine.

Le règlement (CE) n° 1406/2002 instituant l'Agence, amendé par le règlement (CE) n° 724/2004, a permis la mise en œuvre de certaines actions de préparation. Tel qu'indiqué dans le plan d'action pour la préparation et l'intervention contre la pollution par les hydrocarbures (voir point 2.3), l'Agence entreprend également, dans le contexte du règlement, des actions dans le domaine de la préparation pour la mise sur pied d'opérations d'intervention efficaces.

En 2005, l'EMSA a organisé des ateliers sur la réponse à la pollution marine, et publié une étude sur l'utilisation des dispersants. En 2006, l'EMSA a poursuivi l'organisation d'ateliers sur la réponse à la pollution chimique ou l'observation par satellite des pollutions.

Selon le plan d'action, la proposition de règlement du Parlement Européen et du Conseil relatif au financement pluriannuel de l'Agence⁸, actuellement en discussion⁹, indique que l'Agence poursuivra « des activités de soutien dans les domaines de l'information, de la coordination, de coopération et d'assistance opérationnelle ».

Dans son programme de travail pour l'année 2007, l'Agence indique qu'elle compte poursuivre l'organisation de ce type d'ateliers ou d'études dans le futur. Si le mode de financement de ces actions sera différent (appel d'offres ou organisation directe par l'Agence, plutôt que cofinancement), elles répondront à des objectifs sensiblement similaires à ceux du cadre communautaire de coopération.

D'autres programmes communautaires répondront à des objectifs spécifiques

Dans le cadre d'autres programmes communautaires, notamment au titre de la politique de cohésion et de recherche, des actions spécifiques sont en cours dans le domaine de la préparation à la pollution accidentelle ou délibérée, et se poursuivront à partir de 2007.

Ces programmes sont notamment susceptibles de mettre en œuvre des actions répondant à certains des objectifs du cadre communautaire de coopération pour lesquelles l'EMSA n'est pas compétente : la coopération avec les autorités locales compétentes et les organisations de protection de la nature, en matière de prévention des risques et d'intervention ; les études d'impact environnemental ou le nettoyage des plages.

⁸ Proposition de règlement du Parlement Européen et du Conseil relatif au financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002.

⁹ Cette proposition de règlement a déjà été agréée par le Conseil juin 2006 et par le Parlement européen en septembre 2006).

Le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) permet actuellement de cofinancer, à travers des programmes INTERREG de coopération transnationale, des mesures préventives concernant, par exemple, la surveillance du trafic maritime, la protection des zones côtières, les stratégies et plans de gestion des risques, des bases de données et des modèles. En outre, au titre des objectifs 1 et 2 de la politique de cohésion, le FEDER et le Fonds de Cohésion peuvent cofinancer des investissements portuaires pour réduire les risques d'accidents ainsi que des équipements d'intervention rapide et de traitement des déchets en cas de pollution. Tous ces cofinancements pourront se poursuivre au cours de la période 2007-2013, en application des trois objectifs du FEDER (Convergence, Compétitivité régionale et emploi, Coopération territoriale) et des domaines d'intervention du Fonds de Cohésion. Toutefois, en application du principe pollueur-payeur, la politique régionale dans ce domaine ne se substituera pas au Fonds d'Intervention pour la Pollution (FIPOL).

De même, la pollution marine est l'une des priorités qui a défini le programme « transport durable de surface » dans le cadre des 5^{ème} et 6^{ème} programmes cadre de recherche.

Ainsi, près de 17 actions consacrées à la pollution marine ont été lancées dans le cadre du 6^{ème} programme-cadre de recherche et se poursuivent. Ces actions concernent notamment le développement de méthodologies d'analyses de risques, d'outils d'aides à la décision, de systèmes de détection, ou encore de systèmes de récupération de pétrole. D'autres projets de recherche visent à définir l'état des lieux dans le domaine de l'utilisation des satellites. Le 7^{ème} programme cadre de recherche (2007-2013) poursuivra le développement d'actions de référence dans le domaine de la pollution marine. Par ailleurs, le Centre Commun de Recherche a l'intention de lancer une action institutionnelle consacrée à la surveillance maritime (MASURE).

L'échange de bonnes pratiques à l'échelle communautaire sera poursuivi

Avec le non renouvellement du cadre communautaire de coopération, le comité de gestion (MCMP) ne sera pas poursuivi dans sa forme actuelle. La Commission est cependant convaincue que l'existence d'un tel forum communautaire d'échange de bonnes pratiques contribue à améliorer la réponse aux accidents à l'échelle européenne.

La Commission veillera donc à poursuivre l'organisation de réunions spécifiques, sous une forme au moins annuelle, regroupant les responsables de la préparation et de la réponse dans les Etats-membres. Ces réunions, pouvant notamment être consacrées au retour d'expérience après les accidents, se tiendront dans des forums appropriés, ou au sein de l'EMSA.

4.2 renforcer les activités de réponse à la pollution marine accidentelle après 2007

Une plus grande cohérence de la réponse à l'échelle européenne

Le mécanisme communautaire de protection civile est depuis 2002 l'instrument de référence à l'échelon communautaire en ce qui concerne la réponse aux accidents de pollution marine. La réponse fournie dans ce cadre lors de l'accident du Prestige ou suite à la pollution intervenue sur les côtes libanaises a montré l'efficacité du dispositif.

Dans sa Résolution sur le renforcement de la sécurité maritime, adoptée le 27 avril 2004 suite aux travaux de la commission temporaire sur le renforcement de la sécurité maritime (MARE), le Parlement européen a souligné l'importance de la coopération transnationale pour la réponse aux accidents, et la nécessité d'une bonne coordination.

A partir de 2007, le mécanisme communautaire de protection civile continuera à être l'instrument de référence pour la réponse aux accidents de pollution marine. Avec la mise à disposition par l'EMSA de navires antipollution via le Mécanisme en cas de demande d'assistance d'un Etat-membre, le rôle du Mécanisme se trouve renforcé.

Dans ce cadre, la Commission entend développer la coordination entre le centre de suivi et d'information (MIC) et l'unité « réponse à la pollution marine » de l'EMSA afin de réagir aux catastrophes de la façon la plus efficace et cohérente. Comme cela a été démontré par la pollution intervenue sur les côtes libanaises, l'Agence est susceptible de fournir une assistance technique à la Commission pendant les catastrophes : le personnel de l'Agence disposant d'une expertise spécifique peut fournir un appui au MIC et/ou à l'Etat affecté; l'Agence peut également assister les Etats membres et la Commission pour la livraison et l'analyse d'images satellitaires.

L'Agence et le MIC ont formalisé des arrangements de travail afin de faciliter cette coordination : ils concernent notamment le développement d'un système d'alerte mutuel, l'intégration de l'EMSA au système commun sécurisé de communication et d'information d'urgence mis en place dans le cadre du Mécanisme de protection civile (CECIS), la participation de l'EMSA aux équipes d'experts envoyées sur le terrain. Ces arrangements seront mis à jour régulièrement à l'avenir.

Le renforcement du soutien opérationnel apporté aux Etats-membres

La Commission souhaite développer le soutien opérationnel apporté aux Etats-membres, notamment par la mobilisation d'expertise en cas d'urgence, ainsi que par la diffusion parmi les Etats membres de l'expérience acquise dans de telles situations.

Le Mécanisme, grâce à son réseau reliant les administrations des Etats membres 24 heures sur 24, continuera à fournir une aide opérationnelle utile, en particulier par l'échange d'information sur les besoins existants. La Commission souhaite améliorer la collecte des données en cas d'accident et la diffusion des mises à jour régulières aux pays participants.

La Commission poursuivra la collaboration avec les autres organisations internationales impliquées lors de la réponse, telles que les accords régionaux et les agences des Nations Unies, comme cela a été le cas lors de la pollution au Liban.

Le système communautaire d'information (CIS) intègre notamment les moyens mis à disposition par l'EMSA. La gestion par la Commission du système communautaire d'information, qui occupait une place centrale dans le cadre de coopération, se poursuivra à l'avenir.

5. CONCLUSION

Depuis près de trente ans, l'action communautaire dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle a gagné en ampleur : la coopération entre Etats-membres, informelle à ses débuts, s'appuie désormais sur un instrument de référence à l'échelle européenne pour faciliter la réponse, le mécanisme de protection civile. L'expérience des catastrophes récentes a montré que la réponse apportée par l'Europe, en coordination avec les organismes internationaux compétents en matière de pollution marine et l'appui de l'EMSA, a été rapide et efficace.

Les accidents de pollution marine intervenus dans le passé ont eu un impact sur l'environnement significatif. L'Union doit tout faire pour éviter que de telles catastrophes se reproduisent : les actions de préparation sont donc plus que jamais nécessaires. Malgré l'expiration du cadre communautaire de coopération, la Commission entend, à partir de 2007, poursuivre et promouvoir son action dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires. L'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime va jouer un rôle croissant dans ce domaine. L'action communautaire à partir de 2007 n'en sera que plus performante.