

E 2901

ASSEMBLÉE NATIONALE

DOUZIÈME LEGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 13 juin 2005

Enregistre à la Présidence du Sénat le 13 juin 2005

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

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.

**FICHE DE TRANSMISSION DES PROJETS D'ACTES
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET DE L'UNION EUROPÉENNE**

- article 88-4 de la Constitution -

INTITULE

COM (2005) 210 final

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.

N A T U R E	S.O. Sans Objet	<p>Observations :</p> <p>L'agence européenne de sécurité maritime, créée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du 27 juin 2002, a vu récemment ses missions renforcées par un règlement (CE) n° 724/2004 du 13 mars 2004. L'agence a élaboré, dans ce nouveau cadre, un « plan d'action pour la préparation et l'intervention contre la pollution par les hydrocarbures » en octobre 2004, qui prévoit notamment des objectifs concernant les capacités renforcées de réaction aux marées noires par des navires spécialisés et concernant la préparation d'opérations d'interventions conjointes. La mise en œuvre de ce plan d'action appelle la mobilisation de financements pluriannuels suffisants.</p> <p>Le projet de règlement prévoit un montant de référence de 154 millions d'euros pour le financement communautaire apporté à l'agence européenne de sécurité maritime sur la période courant de 2007 à 2013 inclus, les dotations annuelles restant soumises à l'autorité budgétaire dans le cadre des perspectives financières de la Communauté. Il modifie à la marge le règlement (CE) n° 1406/2002 et prévoit un mécanisme d'évaluation au terme de quatre ans d'application.</p> <p>Le règlement (CE) n° 1406/2002 avait été considéré précédemment comme étant de nature législative [COM (2000)802 final, 29 janvier 2001].</p> <p>Le projet de règlement comportant un engagement financier pluriannuel relèverait en droit interne également du champ législatif.</p>
	L Législatif	
	N.L. Non Législatif	
<p>Date d'arrivée au Conseil d'Etat :</p> <p align="center">02/06/2005</p>		
<p>Date de départ du Conseil d'Etat :</p> <p align="center">09/06/2005</p>		



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 20 juin 2005 (21.06)
(OR. en)**

**Dossier interinstitutionnel:
2005/0098 (COD)**

**9577/1/05
REV 1**

**MAR 85
FIN 192
CODEC 444**

PROPOSITION

Nouvelle version du doc. COM(2005) 210 final

Objet: Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN 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

Les délégations trouveront ci-joint une nouvelle version du document COM(2005) 210 final établie par la Commission.

p.j. : COM(2005) 210 final/2



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 16.06.2005

COM(2005) 210 final/2

2005/0098 (COD)

CORRIGENDUM : Ajout d'un tableau à la fin de l'exposé des motifs; concerne les 20 versions linguistiques.

Proposition de

REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN 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

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. MOTIFS ET OBJECTIF DE LA PROPOSITION

L'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après « l'Agence »)¹ s'est vu assigner des tâches nouvelles dans le domaine de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures au moyen du règlement (CE) n° 724/2004 du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2004 modifiant le Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime. Vu que la responsabilité de l'Agence en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures se conçoit à long terme, une assise financière suffisante basée sur un engagement pluriannuel est nécessaire pour exécuter et mener à bien les tâches prévues.

C'est pourquoi la présente proposition législative établit des procédures pour la contribution financière de la Communauté et définit cette contribution destinée à financer les nouvelles tâches de l'Agence sur base d'un engagement pluriannuel à répartir sur une période de sept ans.

La présente proposition est incluse dans le programme de travail de la Commission pour l'année 2005.

2. CONTEXTE GENERAL ET JUSTIFICATION DES MESURES PROPOSEES

Le naufrage du pétrolier ERIKA en décembre 1999, qui a causé une marée noire, a entraîné la création en 2002 de l'Agence dont le rôle était d'apporter une assistance scientifique et technique aux États membres et à la Commission en vue d'assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires. La marée noire plus récente causée par le naufrage du pétrolier PRESTIGE a marqué un tournant dans l'élaboration de mesures spécifiques pour lutter contre la pollution causée par les navires. Ces deux accidents maritimes ont en fait mis au jour que les moyens d'action disponibles à l'échelon des États membres pour réagir rapidement et efficacement en cas de marée noire étaient insuffisants et que des moyens supplémentaires devaient être mis en place.

Dans ce contexte, le règlement (CE) n° 724/2004 a assigné à l'Agence des obligations spécifiques dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires dans la Communauté. Au sens du règlement, il incombe à l'Agence d'apporter aux États membres et à la Commission une assistance technique et scientifique en matière de pollutions accidentelles et délibérées causées par des navires et, notamment, de soutenir, à la demande, de manière efficace par rapport au coût, les mécanismes de lutte contre la pollution des États membres. 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 »)², tel que le prévoit le règlement

¹ Établi par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002, JO L 208 du 5 août 2002, p.1., règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 724/2004, JO L 129 du 29 avril 2004, p.1.

² 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>).

Le plan d'action répertorie les activités que l'Agence a l'intention d'exercer dans le contexte du règlement concerné, tant dans le domaine de la réaction aux marées noires au moyen de navires spécialisés dans les interventions en cas de pollutions que dans le domaine de la préparation pour la mise sur pied d'opérations d'intervention efficaces. Il vise notamment à ce que les moyens financiers dont dispose l'Agence soient utilisés de manière optimale.

1. Les activités de lutte contre la pollution de l'Agence

L'action de l'Agence contre la pollution englobe trois domaines :

(a) L'information

Pour évaluer et améliorer l'efficacité des mesures anti-pollution, l'Agence entend collecter, analyser et diffuser des informations, des bonnes pratiques, des techniques et des innovations dans le finalement intégrées dans le cadre d'un « centre des connaissances » dans un but de lutte et de préparation proactives contre la pollution.

(b) Coopération et coordination

L'Agence fournira des services ad hoc à la Commission à la demande ainsi qu'une assistance technique et scientifique en vue de diffuser des bonnes pratiques et de favoriser les échanges d'observateurs des divers accords régionaux³.

(c) Assistance opérationnelle

L'Agence peut être sollicitée par les États membres qui se trouvent confrontés à un problème de marée noire qui dépasse les moyens nationaux d'intervention pour renforcer leurs mécanismes de lutte contre la pollution par des moyens supplémentaires de récupération du pétrole en mer. Elle peut aussi participer à des activités conjointes de lutte contre la pollution par les hydrocarbures dans le cadre des accords régionaux et des exercices multinationaux.

Ces moyens supplémentaires seront fournis par l'Agence par le canal du mécanisme communautaire afin de faciliter et de renforcer la coordination entre les opérations de protection civile instituées par la décision 2001/792/CE du Conseil Euratom du 23 octobre 2001⁴. Les opérations en question et les moyens fournis relèveraient de la responsabilité de l'État membre demandeur.

Quatre régions ont été retenues comme zones prioritaires pour l'assistance opérationnelle, à savoir la mer Baltique, les parages Ouest de la Manche, la côte Atlantique et la mer Méditerranée (en particulier la zone correspondant à la route des pétroliers en provenance de la mer Noire) où l'Agence stationnera finalement des navires d'intervention anti-pollution, toute autre zone pouvant également être aidée en cas de besoin.

Pour fournir des navires d'intervention anti-pollution à un prix compétitif, l'Agence a opté pour l'affrètement de longue durée en concluant des contrats "navires de réserve" avec des exploitants de navires commerciaux d'une capacité suffisante pour pouvoir être aménagés à des fins d'intervention anti-pollution qui couvriraient chacune des zones prioritaires pendant une période minimale de trois ans (navires de réserve). En cas de demande d'assistance d'un État membre, ces navires devraient

³ Accords bilatéraux et régionaux, tels que la Convention d'Helsinki 1974 et la Convention de Barcelone de 1976, conclues entre les États côtiers pour se porter mutuellement assistance en cas d'accident de pollution maritime.

⁴ JO L 297 du 15 novembre 2001, p.7.

interrompre leurs activités commerciales habituelles pour se déployer dans la zone du sinistre. La période de trois ans est considérée comme nécessaire pour amortir les investissements consentis, notamment pour les équipements à bord, et représente dès lors la solution la plus efficace par rapport au coût. La Fédération internationale des armateurs de pétroliers contre la pollution appuie également cette option dans une étude sur les capacités de lutte contre la pollution par les hydrocarbures commandée par la Direction générale de l'énergie et des transports⁵.

2. Les moyens de financement des activités de lutte contre la pollution

La disponibilité de moyens financiers déterminera la nature et l'ampleur de la mise en œuvre des activités de l'Agence en matière de lutte contre la pollution. Un montant de 17,8 millions d'euros a été alloué par l'autorité budgétaire pour l'année 2005. La dotation budgétaire pour 2006 devra inclure des crédits provisionnels pour un montant supplémentaire de 9 millions d'euros (en plus des 20 millions d'euros déjà affectés aux activités de lutte contre la pollution dans la SPA pour 2006), dont 6 millions d'euros destinés à financer un contrat "navires de réserve" d'une durée de quatre ans pour un navire équipé pour des accidents impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD - voir infra dans la partie 3, paragraphe a) plus 3 millions d'euros pour l'établissement d'un centre de services d'imagerie par satellite. Cette dotation sera décidée conformément à la procédure budgétaire en vigueur.

Vu les dégâts à long terme que peuvent occasionner les marées noires, il est crucial de renforcer encore les moyens de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en Europe en combattant la pollution par les hydrocarbures rapidement, efficacement et globalement. Pour mettre sur pied une lutte opérationnelle contre la pollution par les hydrocarbures, il faudrait que l'Agence développe dans un proche avenir les activités de lutte contre la pollution illustrées dans le plan d'action et soit dotée de moyens supplémentaires pour maximiser et améliorer ses résultats globaux en matière de récupération des hydrocarbures en mer dans les eaux européennes:

Selon des estimations récentes, la **capacité de réaction** devrait être encore renforcée dans certaines zones où les grandes distances rendent difficile une intervention rapide en augmentant le nombre de navires et d'équipements de récupération. La récupération mécanique en mer n'est cependant pas la seule manière de renforcer la capacité de réaction. Il convient d'œuvrer aussi à l'amélioration des moyens et de l'équipement de **surveillance aérienne** comme aide à la détection, à la lutte contre la pollution et à la prévention des infractions à la réglementation anti-pollution. De surcroît, **l'imagerie par satellite** peut être employée pour appuyer les activités de surveillance et de suivi qui se font actuellement par avion. Il est donc intéressant que l'Agence étudie la possibilité de fournir des images par satellite aux États membres et à la Commission en créant un centre de services d'imagerie par satellite afin de détecter, surveiller et gérer les rejets illicites et les déversements accidentels d'hydrocarbures. Enfin, il conviendrait de développer la capacité de réaction aux accidents impliquant des **substances nocives et potentiellement dangereuses** sur base d'une évaluation du commerce maritime de ces substances et d'une évaluation des risques inhérents à ce type de cargaisons.

De surcroît, vu que la responsabilité de l'Agence en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures se conçoit à long terme, il est nécessaire de procéder à des investissements à long terme afin de fournir des moyens financiers suffisants pour la lutte contre la pollution et d'assurer une sécurité financière suffisante, ce qui diminuerait les dépenses consenties pour la négociation des contrats de plus longue durée.

⁵ Étude sur la lutte contre la pollution causée par les navires, avril 2004.

Le Parlement européen adhère à cette approche. Dans sa résolution du 21 avril 2004 concernant l'amélioration de la sécurité en mer, le Parlement s'est réjoui de ce que l'Agence ait reçu un mandat opérationnel dans le domaine de la lutte contre la pollution et a souligné l'importance de pourvoir au financement nécessaire à l'exécution de ce mandat.

Pour assurer à l'échelon européen la viabilité d'une lutte efficace et durable contre la pollution par les hydrocarbures, il convient donc d'assurer une sécurité financière suffisante pour le financement des tâches de lutte contre la pollution de l'Agence et de veiller à l'efficacité par rapport aux coûts au moyen d'un programme pluriannuel des dépenses afférentes à ces tâches.

La Commission est dès lors d'avis qu'il est nécessaire de prévoir une enveloppe financière pluriannuelle à imputer sur le budget communautaire pendant une période allant du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2013 afin d'être en adéquation avec la nouvelle perspective financière. Elle propose donc de prévoir un montant de 154 millions d'euros pour la période de référence (voir annexe). Les montants annuels devraient être autorisés par l'autorité budgétaire conformément à la procédure budgétaire.

3. Financement pluriannuel des activités de lutte contre la pollution

Ce montant est censé englober les trois domaines d'activité de l'Agence mentionnés au point 1. Les montants indicatifs pour chaque domaine se fondent sur les estimations suivantes:

(a) Assistance opérationnelle

Navires de réserve

L'Agence aurait besoin de la période de 2005 à 2007 pour renforcer sa capacité minimale d'assistance opérationnelle aux États membres « avec des moyens complémentaires », comme le requiert le règlement (CE) n° 724/2004. L'accent sera mis dans ce domaine sur la mise sur pied d'un système de navires de réserve pour la récupération des hydrocarbures ainsi que d'un centre de services d'imagerie par satellite, comme déjà dit précédemment. Pour améliorer l'ensemble de la chaîne d'intervention, l'Agence devra également s'attaquer à d'autres problèmes difficiles, comme le déchargement des hydrocarbures récupérés et la surveillance aérienne.

Les chiffres utilisés pour faire l'estimation du budget du programme pluriannuel destiné à financer la lutte contre la pollution par les hydrocarbures se basent sur les activités qui seront entreprises en 2005 et 2006. Bien que le programme pluriannuel soit censé démarrer en 2007, les activités pour 2005 et 2006 sont directement pertinentes, car les contrats resteront valables et devront être renouvelés pendant la période couverte par le programme pluriannuel.

La passation de contrats portant sur des navires de réserve pour la récupération des hydrocarbures sera faite pour la première fois en 2005 par appel d'offres restreint suite à un appel à manifestations d'intérêt⁶. L'Agence compte conclure des contrats pour la fin de l'année 2005 en engageant donc les montants indiqués dans le plan d'action. Pour la fin de l'année 2005, les montants effectifs nécessaires seront connus et cela permettra d'adapter les chiffres dans le plan d'action. Étant donné que ces contrats seront valables pour trois ans, ils devront ensuite être renégociés.

Pour ce qui est de l'année 2006, une deuxième phase sera mise en oeuvre pour les contrats « navires de réserve ». Les montants employés pour conclure des contrats d'une durée de trois ans et pour renouveler les contrats après trois ans sont similaires à ceux de 2005. Pour compléter la couverture,

⁶ L'avis conjoint de préinformation a été publié dans le JO n° 2005/S16 – 014442 le 22 janvier 2005.

l'Agence devrait aussi négocier en 2007 un accord pour la mer Noire, lorsque la Roumanie et la Bulgarie deviendront membres à part entière de l'Union européenne.

Des investissements importants seront à nouveau nécessaires en 2008 (à l'expiration des contrats et tous les trois ans ensuite) en raison de la combinaison des facteurs suivants :

- la signature de nouveaux contrats en vue d'assurer un suivi complet dans la même zone peut nécessiter un nouveau navire (nouvelle partie contractante), ce qui peut entraîner la mise en place d'un autre système de prééquipement et d'équipement adapté à son type (par exemple, la longueur des élingues de drague variera en fonction de la longueur du navire),
- l'équipement peut être obsolète et devoir être remplacé par un équipement plus moderne (innovant),
- l'équipement peut être endommagé au cours d'exercices ou pendant des opérations de nettoyage de déversements d'hydrocarbures et/ou devenir suboptimal suite au déploiement dans une opération de nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures (pompes, par exemple).

Outre les dépenses d'équipement, une partie des montants servira à couvrir les dépenses annuelles récurrentes, notamment pour la participation à des exercices internationaux, la formation des équipages, ainsi que pour la mise à disposition du navire (cantonement dans la zone opérationnelle désignée, couverture de l'interruption ou de la perte de contrats commerciaux en cas d'opération de nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures).

Navires de réserve pour les accidents impliquant des SNPD

Le plan d'action indique que, si les premières mesures prises auront trait à l'octroi de moyens supplémentaires pour les marées noires, les mesures relatives aux SNPD seront prises ultérieurement. Il importe de noter que les hydrocarbures et les déversements d'hydrocarbures ont un comportement générique dans l'environnement marin, ce qui signifie que les interventions possibles peuvent être définies avec précision. En revanche, le large éventail de substances qui peuvent être impliquées dans les déversements « chimiques » et leur comportement dans l'environnement marin requièrent une capacité d'intervention supplémentaire de nature différente.

Par conséquent, le processus de passation des marchés pour les navires d'intervention SNPD est programmé pour 2006. Les montants indiqués dans l'annexe seront affectés à l'adaptation des navires sous contrat à ce moment ou, si nécessaire, à la passation de contrats « navires de réserve » portant sur des navires spécifiques adaptés pour une durée de trois ans. Toutefois, pour ce qui est de l'année 2006, un navire de réserve SNPD est prévu dans le cadre de la procédure budgétaire en vigueur pour une durée de quatre ans. Une partie de ces montants est nécessaire pour couvrir au minimum la « transformation de premier niveau » qui comprend le sauvetage des équipages, la lutte contre l'incendie et l'arrêt des fuites.

Pour maintenir l'octroi de moyens supplémentaires d'intervention pour les déversements « chimiques », les contrats devront être renouvelés en 2010 ainsi qu'en 2013.

Imagerie par satellite

Une autre activité à grande échelle pour l'année 2006 sera la mise sur pied du centre de services d'imagerie par satellite que requiert également la directive [...] du Parlement européen et du Conseil sur la pollution causée par les navires et sur l'introduction de sanctions pour les

infractions⁷. Comme dit plus haut, l'imagerie par satellite devrait appuyer les activités des États membres et de la Commission en rapport avec les rejets illicites et les déversements accidentels d'hydrocarbures.

L'Agence devra mettre sur pied une infrastructure ad hoc et acquerra des images satellites analysées. Une première estimation des coûts fait apparaître que l'acquisition annuelle de 1.000 images couvrant l'ensemble des eaux de la Communauté coûte 1 million d'euros. Si les États membres devaient faire appel régulièrement à ce service, ce montant ne suffirait pas. À l'expiration du premier contrat de trois ans (en 2009), l'Agence pourrait souhaiter négocier l'acquisition d'un plus grand nombre d'images en tirant parti de l'évolution positive dans l'industrie des satellites.

La Commission européenne et les États membres devraient pouvoir recourir directement à ce centre pour toutes sortes de demandes dans ce domaine. Par une approche centralisée à l'échelon européen, des améliorations peuvent être apportées en matière d'efficacité et de disponibilité des données satellite et des réductions importantes des coûts peuvent être réalisées (économies d'échelle).

(b) Autres activités

Information, coopération et coordination

Il s'agit ici de toutes les activités de soutien mentionnées dans le plan d'action dans les domaines de l'information, de la coordination et de la coopération qui visent à assurer la mise en œuvre de l'obligation faite à l'Agence d'apporter une assistance technique et scientifique aux États membres et à la Commission dans le domaine de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

En 2005 et 2006, les activités comprendront notamment : (i) la conclusion d'arrangements dans le cadre des accords régionaux, (ii) la diffusion des bonnes pratiques dans le cadre d'ateliers et de conférences, (iii) des études sur les innovations dans l'équipement de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et dans les techniques spécifiques applicables aux déversements de SNPD, et (iv) l'amélioration des plans d'urgence des États membres et de la chaîne d'intervention.

À partir de 2008, l'accent sera mis sur la mise au point d'« autres activités » de soutien à la lutte contre la pollution. Des activités telles que l'innovation devront être totalement opérationnelles et des études spécifiques devraient être lancées. Pour améliorer la chaîne d'intervention, l'Agence devra s'attaquer à des problèmes difficiles, tels que le déchargement des hydrocarbures récupérés et la surveillance aérienne. Des moyens budgétaires supplémentaires seront donc nécessaires pour financer ces activités.

4. Conclusion

La mise en œuvre des tâches de l'Agence dans le domaine de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures a démarré en 2005, conformément au plan d'action, et sera poursuivie pendant les années suivantes. En raison des engagements en cours, il sera difficile de se lancer dans d'autres types d'activités dans les années à venir sans une flexibilité budgétaire suffisante. La mise au point et l'extension d'activités de lutte contre la pollution nécessiteront donc des investissements à long terme et une sécurité financière suffisante. Un règlement communautaire s'impose donc pour fournir une contribution communautaire suffisante au budget de l'Agence pour la période de sept ans allant de 2007 à 2013.

⁷ Projet de directive en voie d'adoption par le Parlement européen et le Conseil.

MESURE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION-FINANCEMENT 2007-2013, MONTANTS INDICATIFS, BUDGET TOTAL 154 millions d'euros											
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
Ligne budgétaire: 6020203											
Navires de réserve, mer Baltique	1 navire (2008) 4.500.000	1 navire (2008) 4.500.000	nouvellement du contrat (2011) 4.500.000	nouvellement du contrat (2014) 4.500.000	nouvellement du contrat (2015) 4.500.000	nouvellement du contrat (2016) 4.500.000	nouvellement du contrat (2017) 4.500.000	nouvellement du contrat (2018) 4.500.000	nouvellement du contrat (2019) 4.500.000	nouvellement du contrat (2020) 4.500.000	nouvellement du contrat (2021) 4.500.000
Navires de réserve, mer Méditerranée	1 navire (2008) 4.500.000	amélioration de l'équipement SNPD (2010) 5.000.000	nouvellement du contrat (2011) 4.500.000	nouvellement du contrat (2014) 4.500.000	nouvellement du contrat (2015) 4.500.000	nouvellement du contrat (2016) 5.000.000	nouvellement du contrat (2017) 5.000.000	nouvellement du contrat (2018) 5.000.000	nouvellement du contrat (2019) 5.000.000	nouvellement du contrat (2020) 5.000.000	nouvellement du contrat (2021) 5.000.000
Navires de réserve, côte Atlantique (deux zones)	2 navires (2008) 8.500.000	2 navires (2008) 7.000.000	nouvellement du contrat (2011) 7.000.000	nouvellement du contrat (2014) 7.000.000	nouvellement du contrat (2015) 7.000.000	nouvellement du contrat (2016) 7.000.000	nouvellement du contrat (2017) 7.000.000	nouvellement du contrat (2018) 7.000.000	nouvellement du contrat (2019) 7.000.000	nouvellement du contrat (2020) 7.000.000	nouvellement du contrat (2021) 7.000.000
Navires de réserve, mer Noire/Bosphore	1 navire (2008) 6.000.000	amélioration de l'équipement SNPD(2010) 6.000.000	nouvellement du contrat (2011) 6.000.000	nouvellement du contrat (2014) 6.000.000	nouvellement du contrat (2015) 6.000.000	nouvellement du contrat (2016) 6.000.000	nouvellement du contrat (2017) 6.000.000	nouvellement du contrat (2018) 6.000.000	nouvellement du contrat (2019) 6.000.000	nouvellement du contrat (2020) 6.000.000	nouvellement du contrat (2021) 6.000.000
Centre de services d'imagerie par satellite	300.000	données sur les achats (2009) création du centre de données 4.500.000	1 navire (2010) 4.500.000	nouvellement du contrat (2015) données sur les achats 3.500.000	nouvellement du contrat (2016) 1.500.000	nouvellement du contrat (2017) 1.500.000	nouvellement du contrat (2018) 1.500.000	nouvellement du contrat (2019) 1.500.000	nouvellement du contrat (2020) 1.500.000	nouvellement du contrat (2021) 1.500.000	nouvellement du contrat (2022) 1.500.000
Autres activités	17.800.000	29.000.000	20.000.000	19.000.000	22.500.000	25.000.000	19.000.000	23.000.000	25.500.000	25.500.000	25.500.000
Budget annuel											

Les montants sont indicatifs et n'intègrent pas la correction pour inflation. L'amélioration de l'équipement des navires de récupération des hydrocarbures est inclus, pour autant que les contrats existants puissent être renouvelés. La durée d'utilisation de l'équipement avant son remplacement dépendra de l'utilisation effective pendant les exercices et les vrais déversements d'hydrocarbures. Les montants se rapportant aux navires ne couvrent que les contrats "navires de réserve", les montants sont trop faibles pour couvrir l'achat ou la mise au point de navires de récupération. Les montants prévus pour l'achat d'images satellitaires ont été maintenus au même niveau pendant toute la période en partant du postulat qu'un renouvellement du contrat permettra à l'AESM d'améliorer les services fournis dans ce domaine parce que les données sont fournies par des nouveaux satellites et que le nombre de données peut être augmenté pour satisfaire une demande croissante.

Proposition de

REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN 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

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission⁸,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁹,

vu l'avis du Comité des régions¹⁰,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne,

considérant ce qui suit :

- (1) Le règlement (CE) n° 1406/2002¹¹ institue une Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après « l'Agence ») en vue d'assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime et de prévention de la pollution causée par les navires.
- (2) Le règlement (CE) n° 724/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002 assigne à l'Agence des tâches nouvelles dans le domaine de la prévention de la pollution et de la lutte contre la pollution causée par les navires, en réponse aux accidents qui se sont produits récemment dans les eaux communautaires, notamment ceux des pétroliers « Erika » et « Prestige ».
- (3) Pour mettre en œuvre les nouvelles tâches de prévention de la pollution et de lutte contre la pollution, le conseil d'administration de l'Agence a adopté le 22 octobre 2004 un plan d'action en matière de préparation et de lutte en cas de pollution par les hydrocarbures, qui définit les activités de l'Agence en matière de lutte contre la pollution et vise à utiliser de manière optimale les moyens dont dispose l'Agence (ci-après « le plan d'action »).

⁸ JO C [], [], p. []

⁹ JO C [], [], p. []

¹⁰ JO C [], [], p. []

¹¹ JO L 208 du 5 août 2002, p.1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 724/2004, JO L 129 du 29 avril 2004, p.1)

- (4) L'action de l'Agence en matière de lutte contre la pollution, telle qu'elle est définie dans le plan d'action, concerne des activités dans les domaines de l'information, de la coopération et de la coordination et, surtout, de l'assistance opérationnelle aux États membres avec la mise à disposition de navires supplémentaires pour la lutte contre la pollution.
- (5) Les moyens complémentaires que doit fournir l'Agence aux États membres devraient être mis à disposition par le canal du mécanisme des interventions de secours relevant de la protection civile, y compris la pollution maritime accidentelle, créé par la décision 2001/792/CE du Conseil Euratom du 23 octobre 2001¹².
- (6) Pour garantir la mise en œuvre complète du plan d'action et renforcer la prévention de la pollution et la lutte contre la pollution en développant les activités actuelles de lutte contre la pollution, l'Agence devrait être dotée d'un système de financement viable et efficace par rapport aux coûts, notamment pour l'assistance opérationnelle qu'elle apporte aux États membres.
- (7) Il est donc nécessaire d'assurer une sécurité financière suffisante pour le financement des tâches assignées à l'Agence dans le domaine de la lutte contre la pollution et d'autres tâches connexes sur base d'un engagement pluriannuel. Les montants annuels de la contribution communautaire devraient être déterminés conformément aux procédures en vigueur.
- (8) Les montants à engager pour le financement de la lutte contre la pollution devraient couvrir la période allant de 2007 à 2013 conformément à la nouvelle perspective financière.
- (9) Un montant de référence couvrant la même période 2007-2013 est prévu dans le présent règlement pour la mise en œuvre du plan d'action.
- (10) Afin d'optimiser l'affectation des engagements et de tenir compte des modifications qui pourraient intervenir dans les activités de lutte contre la pollution, il convient d'assurer le suivi permanent des besoins particuliers en matière d'action, de façon à permettre l'adaptation des engagements financiers annuels.
- (11) Le conseil d'administration de l'Agence devrait donc revoir les engagements budgétaires sur base d'un rapport établi par le directeur exécutif, afin d'inclure les éventuels ajustement nécessaires dans le budget de l'Agence. C'est pourquoi le règlement (CE) n° 1406/2002 devrait être modifié en conséquence.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

¹² JO L 297 du 15 novembre, p. 7.

Article 1

Objectif

Le présent règlement fixe les modalités de la contribution financière de la Communauté au budget de l'Agence européenne pour la sécurité maritime pour la mise en œuvre des tâches qui lui sont assignées dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et d'autres actions connexes, conformément à l'article 2 du règlement (CE) n° 1406/2002.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- (a) « l'Agence », l'Agence européenne de la sécurité maritime instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002.
- (b) « les accords régionaux », les accords bilatéraux et régionaux, comme la Convention d'Helsinki de 1974 et la Convention de Barcelone de 1976, conclues entre les États côtiers pour se porter mutuellement assistance en cas d'accident de pollution maritime.

Article 3

Champ d'application

La contribution financière de la Communauté visée à l'article 1 est affectée à l'Agence dans le but de financer des actions qui portent notamment sur :

- (a) l'information, avec collecte, analyse et diffusion des bonnes pratiques, techniques et innovations dans le domaine de la lutte contre la pollution,
- (b) la coopération et la coordination en fournissant à la Commission des services d'assistance technique et scientifique dans le cadre des activités des accords régionaux concernés,
- (c) l'assistance opérationnelle en soutenant, à la demande, par des moyens complémentaires, comme lds navires et des équipements anti-pollution de réserve, les actions de lutte contre la pollution des États membres en cas de pollution accidentelle ou délibérée causée par des navires. L'assistance sera axée principalement sur la mer Baltique, les parages Ouest de la Manche, la côte Atlantique et la Méditerranée, en particulier la zone correspondant à la route des pétroliers en provenance de la mer Noire, toute autre zone pouvant également être aidée en cas de besoin.

Article 4

Financement communautaire

Le montant de référence pour la mise en œuvre des tâches visées à l'article 3 pour la période allant du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2013 est de 154 millions d'euros.

Les dotations annuelles seront autorisées par l'autorité budgétaire dans les limites des perspectives financières.

Article 5

Protection des intérêts financiers communautaires

1. La Commission et l'Agence veillent à ce que, lors de la mise en œuvre des actions financées au titre du présent règlement, les intérêts financiers de la Communauté soient protégés par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, par des contrôles efficaces et par le recouvrement des montants versés indûment, et, si des irrégularités sont constatées, par des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, conformément aux règlements (CE, Euratom) n° 2988/95 et (Euratom, CE) n° 2185/96, et au règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil.
2. Pour les actions communautaires financées au titre du présent règlement, la notion d'irrégularité visée à l'article 1, paragraphe 2 du règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 signifie toute infraction à une disposition du droit communautaire ou toute infraction à une obligation contractuelle résultant d'un acte ou d'une omission d'un opérateur économique qui a ou pourrait avoir pour effet de porter préjudice au budget général des communautés ou à des budgets gérés par elles par une dépense injustifiée.

Article 6

Amendements au règlement (CE) n° 1406/2002

Le règlement (CE) n° est modifié comme suit :

- (a) Le point suivant est ajouté à l'article 10, paragraphe 2 :

« l) examine l'exécution financière du plan détaillé visé au point k) et les engagements financiers prévus dans le règlement [...] ¹³ avant le commencement de l'exercice financier sur base du rapport prévu à l'article 15, paragraphe 2, point g). »

- (b) Le point suivant est ajouté à l'article 15, paragraphe 2 :

¹³ Renvoi au présent règlement.

« (g) il/elle soumet, pour le 31 janvier de chaque année, un rapport à la Commission et au conseil d'administration concernant l'exécution financière du plan détaillé pour les activités de préparation et de lutte contre la pollution de l'Agence et présente l'état d'avancement de toutes les actions financées au titre de ce plan. »

Article 7

Évaluation

La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil, en se basant sur les informations fournies par l'Agence, un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement au plus tard quatre ans après son entrée en vigueur. Le rapport expose les résultats de l'utilisation de la contribution communautaire visée à l'article 4 en ce qui concerne les engagements et les dépenses couvrant la période du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2009.

Article 8

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

1. NAME OF THE PROPOSAL

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on a multiannual funding for the action of the European Maritime Safety Agency in the field of response to pollution caused by ships and amending Regulation (EC) No 1406/2002.

2. ABM / ABB FRAMEWORK

Policy Area(s) concerned and associated Activity/Activities:

06: Energy and Transport

Inland, air and maritime transport policy;

Implementation of the provisions related to pollution prevention and response activities.

3. BUDGET LINES

3.1. Budget lines (operational lines and related technical and administrative assistance lines (ex- B.A lines)) including headings:

06020203: European Maritime Safety Agency- Anti-pollution measures.

3.2. Duration of the action and of the financial impact:

7 years (from 2007 to 2013).

3.3. Budgetary characteristics (*add rows if necessary*):

Budget line	Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
06020203	NCE ¹⁴	DA ¹⁵	NO	YES	NO	No 1a Competitiveness for Growth and Employment ¹⁶

¹⁴ Non-compulsory expenditure.

¹⁵ Differentiated appropriations.

¹⁶ This classification stems from the new financial perspectives.

4. SUMMARY OF RESOURCES

4.1. Financial Resources

4.1.1. Summary of commitment appropriations (CA) and payment appropriations (PA)

EUR million (to 3 decimal places)

Expenditure type	Section no.		Year n 2007	n + 1 2008	n + 2 2009	n + 3 2010	n + 4 2011	n + 5 2012 and 2013 ¹⁷	Total
------------------	-------------	--	----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--	-------

Operational expenditure¹⁸

Commitment Appropriations (CA)	8.1	a	20,000	19,000	22,500	25,000	19,000	48,500	154,000
Payment Appropriations (PA)		b	18,000	18,000	23,000	25,000	21,500	48,500	154,000

Administrative expenditure within reference amount¹⁹

Technical & administrative assistance (NDA)	8.2.4	c	NA ²⁰						
---	-------	---	------------------	--	--	--	--	--	--

TOTAL REFERENCE AMOUNT

Commitment Appropriations		a+c	20,000	19,000	22,500	25,000	19,000	48,500	154,000
Payment Appropriations		b+c	18,000	18,000	23,000	25,000	21,500	48,500	154,000

¹⁷ Until 2013 for commitments appropriations and until 2014 for payments appropriations.

¹⁸ Expenditure that does not fall under Chapter xx 01 of the Title xx concerned.

¹⁹ Expenditure within article xx 01 04 of Title xx.

²⁰ Not applicable.

Administrative expenditure not included in reference amount²¹

man resources and associated expenditure (NDA)	8.2.5	d	NA ²²						
Administrative costs, other than human resources and associated costs, not included in reference amount (NDA)	8.2.6	e	NA ²³						

Total indicative financial cost of intervention

TOTAL CA including cost of Human Resources		a+c +d+ e	20,000	19,000	22,500	25,000	19,000	48,500	154,000
TOTAL PA including cost of Human Resources		b+c +d+ e	18,000	18,000	23,000	25,000	21,500	48,500	154,000

Co-financing details

If the proposal involves co-financing by Member States, or other bodies (please specify which), an estimate of the level of this co-financing should be indicated in the table below (additional lines may be added if different bodies are foreseen for the provision of the co-financing):

EUR million (to 3 decimal places)

Co-financing body		Year n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 and later	Total
.....	f	NA ²⁴						
TOTAL CA including co-financing	a+c +d +e+ f	NA						

4.1.2. Compatibility with Financial Programming

Proposal is compatible with existing financial programming.

Proposal will entail reprogramming of the relevant heading in the financial perspective.

Proposal may require application of the provisions of the Interinstitutional Agreement²⁵ (i.e. flexibility instrument or revision of the financial perspective).

²¹ Expenditure within chapter xx 01 other than articles xx 01 04 or xx 01 05.

²² Not applicable.

²³ Not applicable.

²⁴ Not applicable.

²⁵ See points 19 and 24 of the Interinstitutional agreement.

4.1.3. Financial impact on Revenue

Proposal has no financial implications on revenue

Proposal has financial impact – the effect on revenue is as follows:

NB: All details and observations relating to the method of calculating the effect on revenue should be shown in a separate annex.

EUR million (to one decimal place)

Budget line	Revenue	Prior to action [Year n-1]	Situation following action					
			[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²⁶
	<i>a) Revenue in absolute terms</i>		NA					
	<i>b) Change in revenue</i>	Δ						

(Please specify each revenue budget line involved, adding the appropriate number of rows to the table if there is an effect on more than one budget line.)

4.2. Human Resources FTE (including officials, temporary and external staff) – see detail under point 8.2.1.

Annual requirements	Year n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 and later
Total number of human resources	NA ²⁷					

5. CHARACTERISTICS AND OBJECTIVES

Details of the context of the proposal are required in the Explanatory Memorandum. This section of the Legislative Financial Statement should include the following specific complementary information:

5.1. Need to be met in the short or long term

The need to be met both in short and in a longer term is to provide the European Maritime Safety Agency (“the Agency”) with an appropriate financial security for the funding of anti-pollution tasks and ensure cost-effectiveness by way of a multi-annual programming for expenditure concerning such tasks. The overall financial envelope to be imputed on an annual

²⁶ Additional columns should be added if necessary i.e. if the duration of the action exceeds 6 years

²⁷ The Human resources are covered under the separate budgetary line 06020201.

basis on the Community budget (from 2007 to 2013) is of €154 million. The areas of activities and the specific needs, as well as the relevant amounts are illustrated in section 3 (a) and (b) of the explanatory memorandum and in the annex.

The main beneficiaries of the proposed intervention are the Member States, since the anti-pollution actions of the Agency are primarily intended to supplement anti-pollution and preparedness mechanisms of the Member States, in particular, by adding at sea oil recovery capacity by means of additional specific anti-pollution vessels, in case of large scale oil spills that go beyond the national operational capacities and when such intervention is requested by the Member States concerned.

5.2. Value-added of Community involvement and coherence of the proposal with other financial instruments and possible synergy

The severe oil spills provoked by the recent maritime accidents, in which were involved the oil tankers ERIKA and PRESTIGE, demonstrated the need for additional pollution response capacity, as well as prevention and preparedness measures at Community level in order to prevent oil spills, minimise their severe implications, while containing pollution. The anti-pollution action of the Agency is therefore designed, in particular, to supplement the national mechanisms in case of large oil spill that go beyond national capabilities, which cannot ensure a swift and efficient response to the pollution caused. The completion of the related tasks, namely the additional at sea recovery capability by means of stand-by vessels is dependent on financial security and the availability of resources on a longer term basis, through a multiannual programming for contribution from the Community budget.

Considering the long-term nature of the pollution response responsibility of the Agency, the inherent expenditure and investments are not feasible through a year on year scheduling of the Community financing. It is therefore necessary to embark on long-term investments for providing adequate financial means for pollution response at European level and allow sufficient financial security for the Agency that would ensure cost-effectiveness in the negotiation for longer term contracts for stand-by vessels and thus the viability of a sustainable antipollution endeavour. The involvement of the Community is, thus, vital for the mounting of a thorough pollution response.

Hence, the multiannual forecast of expenditure, for the period from 2007 to 2013 is the only way for achieving an effective Community pollution response system. An amount of € 17.8 million is allocated by the Budgetary Authority for 2005 while an amount of € 29 million is to be allocated in the 2006 Draft Community budget, subject to a decision according to the current budgetary procedure.

As stated in section 1 (c) of the Explanatory Memorandum, the additional at sea oil recovery means to be offered by the Agency to the requesting Member States will be provided through the Community framework for cooperation in the field of accidental or deliberate marine pollution established by Decision No 2850/2000/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2000²⁸ and of the Community mechanism to facilitate reinforced cooperation in civil protection assistance interventions established by Council Decision 2001/792/EC, Euratom of 23 October 2001²⁹.

²⁸ OJ L 332, 28.12.2000, p.1.

²⁹ OJ L 297, 15.11.2001, p.7.

5.2.1. *Objectives, expected results and related indicators of the proposal in the context of the ABM framework*

The objectives of the proposal will substantially contribute, on the one hand, to the protection of the environment and notably the combating of pollution caused by oil spills and, on the other hand, make possible the effective implementation of the prerequisites of Regulation (EC) N° 724/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 amending Regulation (EC) N° 1406/2002 establishing a European Maritime Safety Agency provisions related in particular to pollution response activities.

The multiannual scheduling of the contribution from the Community budget for financing, above all, the anti-pollution activities of the Agency will result in the making available for the Member States adequate intervention resources for at sea recovery of oil spills for the period as of 2007 to 2013 and strengthening the Agency's contribution to the Community pollution response system.

The success of the attainment of the objectives could be measured, in particular, by (i) the rapidity of reaching the area affected by the oil spill, (ii) the time needed for at sea recovery of the oil, (iii) the extent of the containment of the pollution, (iv) the functioning of satellite surveillance for detecting and combating pollution, and (v) the effective co-operation with involved Parties (Member States, regional agreements) in getting ready to respond successfully to an oil pollution.

5.3. Method of Implementation (indicative)

Show below the method(s)³⁰ chosen for the implementation of the action.

- Centralised Management**
- Directly by the Commission
- Indirectly by delegation to:
 - Executive Agencies
 - Bodies set up by the Communities as referred to in art. 185 of the Financial Regulation
 - National public-sector bodies/bodies with public-service mission
- Shared or decentralised management**
- With Member states
- With Third countries
- Joint management with international organisations (please specify)**

Relevant comments:

³⁰ If more than one method is indicated please provide additional details in the "Relevant comments" section of this point

6. MONITORING AND EVALUATION

6.1. Monitoring system

The main indicator concerning the means and resources necessary to carry out the involved actions is the risk posed by oil spills taking into consideration the oil trade patterns in European waters, the socio-economic and environmental impact that might be caused by a large scale incident, as well as the current operational capacities of the Member States and thus their needs for additional at sea recovery capacity to be provided by the Agency. Hence, European waters have been divided in areas where the Agency's additional capacity should be primarily focussed (see below under section 6.2.1). As regards outputs and results, the main indicators are the number of the Agency's interventions, as well as their impact and effects.

The data regarding current pollution response capacities of the Member States were collected in particular from the Community Information, System and provided by the Member States. These data will be regularly updated on the basis of information provided by the above sources. The prices of the anti-pollution stand-by vessels have been estimated on the basis of current market prices.

6.2. Evaluation

6.2.1. Ex-ante evaluation

In order to fulfil the prerequisites of Regulation (EC) N° 724/2004 (see above under section 5.3) as regards anti-pollution response activities of the Agency and in particular to evaluate the status of European response preparedness, the Commission (DG TREN) commissioned a study in 2003 that was conducted by the International Tanker Owners Pollution Federation. This study, which was finalised in April 2004, presented the preparedness of Member States regarding response to pollution caused by oil spills at sea and the nature and scale of the risk posed by oil spills in European waters.

Besides, the Agency organised a specific workshop on the "Oil Pollution Response in the European Union", in June 2004, in order to address the best ways for mounting an effective oil pollution response at European level and set the priorities for action.

The findings and results of both proceedings have been used as a basis for drafting the Action Plan for oil pollution preparedness and response, which was adopted by the Agency's Administrative Board in October 2004 (see also section 2 of the Explanatory Memorandum). The Action Plan identifies the activities that the Agency intends to embark on within the context of the above Regulation, both in terms of response to an oil spill, by way of specialised anti-pollution vessels, and preparedness as a means to mounting effective response operations and is aimed also to ensure the optimum use of the financial means available to the Agency.

On the basis of the current response capacity of the Member States and the current and future plans for additional response capacity, as gathered following the above consultations, the Agency conducted an extensive evaluation of the estimated cost of the different anti-pollution actions and especially of the ones related to the operational assistance (stand-by vessels) on account of:

- A benchmarking for the cost of the stand-by contracts (see also section 1 (c) of the Explanatory Memorandum) that was conducted on the basis of information included in the

existing contracts concluded between the Member States and shipowners for the provision of similar services and the contracts concluded for the ships involved in recent maritime accidents (ERIKA and PRESTIGE), as well as input provided by the competent authorities of a number of Member States.

- Information obtained from shipyards regarding the prices of oil pollution response specialised equipment (such as pumps, booms, skimmers, grabs and “specialist” response vessels).

It is worth noting, however that the prices vary considerably as a function of the types of ships, the specific equipment used for each case, the need in crew etc.

The key findings of the ex-ante evaluation were as follows (see also section 1 (c) of the Explanatory Memorandum):

The present pollution response capacity of the Member States should be supplemented in order to allow a prompt and effective intervention in the event of large scale oil contamination incidents and to contain and mitigate their impact. A number of areas, where the risk of major pollution is highest, were identified by reason of the most busy tanker routes and the prospects for future oil trade patterns, the socio-economic and environmental impact of a potential oil spill and the historical incidence of oil spills and their locations around Europe. These areas are: the Baltic sea, the Western approaches to the Channel, the Atlantic coast and the Mediterranean Sea (Western part and Bosphorus/Black Sea). The specific needs for each region, especially in terms of the type and number of the stand-by vessels that are needed, depends on the types of traffic and the size of each area.

6.2.2. Measures taken following an intermediate/ex-post evaluation (lessons learned from similar experiences in the past)

Not relevant.

6.2.3. Terms and frequency of future evaluation

Ex-post evaluation is particularly crucial for the efficient allocation of commitments and for the potential adaptation of the annual financial commitments, bearing in mind that oil pollution response activities may require revision following an alteration in the needs for anti-pollution action. The Administrative Board of the Agency will be requested, thus, to review annually the budgetary commitments, on the basis of a report produced by the Executive Director, to include any necessary adjustments to the budget of the Agency. In addition, the Commission shall submit to the European Parliament and the Council, on the basis of information provided by the Agency, a report on the implementation of this proposed Regulation no later than 4 years from its entry into force. This report shall set out the results of the utilisation of the Community contribution as regards commitments and expenditure covering the period between 1 January 2007 and 31 December 2009.

7. ANTI-FRAUD MEASURES

The anti-pollution activities of the Agency will be subject to the normal audit procedures foreseen by the Agency’s financial Regulation and the control of the Court of Auditors.

8. DETAILS OF RESOURCES

8.1. Objectives of the proposal in terms of their financial cost

Commitment appropriations in EUR million (to 3 decimal places)

Headings of Objectives, actions and outputs should be provided	Type of output	Av. cost	Year n2007		Year n+12008		Year n+2 2009		Year n+32010		Year n+4 2011		Year +5 and later 2012-2013		TOTAL	
			No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost
OPERATIONAL OBJECTIVE N°1 Operational assistance																
Action 1 Baltic Sea³¹																
Stand-by 1 vessel					4,500							4,500				9,000
Stand-by 2 Vessels							4,500							4,500		9,000
Stand-by 1 HNS vessel				5,000						5,000				5,000		15,000
TOTAL				5,000	4,500	4,500	4,500	4,500	5,000	5,000	4,500	4,500	9,500	9,500	33,000	
Action 2																

³¹ Add to pollution recovery capability of the requesting Member States.

Mediterranean Sea ³²												
Stand-by 1 vessel									4,500			9,000
Stand-by 2 vessels						7,000					7,000	19,000
Stand-by 1 HNS vessel			5,000				5,000					10,000
TOTAL			5,000			7,000			4,500		12,000	38,000
Action 3												
Atlantic Coast ³³												
Channel + Atlan. Coast Stand-by 2 vessels									8,500			17,000
Bay of Biscay Stand-by 1 vessel						6,000					6,000	12,000
Stand-by 1 HNS vessel			4,500				9,000 ³⁴				9,000	22,500

³²

Add to pollution recovery capability of the requesting Member States.

³³

Add to pollution recovery capability of the requesting Member States.

³⁴

This amount covers the renewal of the contract for 1 HNS vessel financed under the 2006 draft budget and the renewal of the contract for another HNS vessel to be financed under the 2007 budgetary provisions.

TOTAL			4,500	8,500	6,000	9,000	8,500	15,000	51,500
Action 4 Black Sea/Bosporus³⁵									
Stand-by 1 vessel			4,500			4,500		4,500	13,500
Action 5 Satellite Imagery³⁶	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Satellite Service entrance Centre					3,500			3,500	7,000
OPERATIONAL OBJECTIVES N°s 2 + 3³⁷ Information, Co-operation and Co-ordination									
Action 1³⁸ Dissemination of knowledge/best practices, co- ordination/co- operation:Member									

³⁵ Add to pollution recovery capability of the requesting Member States.

³⁶ Monitoring/imagery for spills and illegal discharges.

³⁷ These activities are based upon the activities approved in the Action Plan Oil Pollution Preparedness and Response under the headings “information” and “cooperation and co-ordination”.

³⁸ The estimated amounts under this section are intended to cover, in particular, studies and consultations with different bodies, meetings and conferences in relation to anti-pollution actions, missions and information systems

8.2. Administrative Expenditure

8.2.1. Number and type of human resources

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources (number of posts/FTEs)					
		Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5
Officials or temporary staff ³⁹ (XX 01 01)	A*/AD	NA ⁴⁰					
	B*, C*/AST	NA					
Staff financed ⁴¹ by art. XX 01 02		NA					
Other staff ⁴² financed by art. XX 01 04/05		NA					
TOTAL							

8.2.2. Description of tasks deriving from the action⁴³

8.2.3. Sources of human resources (statutory): ⁴⁴NA

(When more than one source is stated, please indicate the number of posts originating from each of the sources)

- Posts currently allocated to the management of the programme to be replaced or extended
- Posts pre-allocated within the APS/PDB exercise for year n
- Posts to be requested in the next APS/PDB procedure
- Posts to be redeployed using existing resources within the managing service (internal redeployment)
- Posts required for year n although not foreseen in the APS/PDB exercise of the year in question

³⁹ Cost of which is NOT covered by the reference amount

⁴⁰ The Human resources are covered under the separate budgetary line 06020201.

⁴¹ Cost of which is NOT covered by the reference amount

⁴² Cost of which is included within the reference amount

⁴³ Not applicable.

⁴⁴ The Human resources are covered under the separate budgetary line 06020201.

8.2.4. *Other Administrative expenditure included in reference amount (XX 01 04/05 – Expenditure on administrative management)*

EUR million (to 3 decimal places)

Budget line (number and heading)	Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5 and later	TOTAL
1 Technical and administrative assistance (including related staff costs)							
Executive agencies ⁴⁵	NA ⁴⁶						
Other technical and administrative assistance	NA						
<i>intra muros</i>							
<i>extra muros</i>							
Total Technical and administrative assistance							

8.2.5. *Financial cost of human resources and associated costs not included in the reference amount*

EUR million (to 3 decimal places)

Type of human resources	Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5 and later
Officials and temporary staff (XX 01 01)	NA ⁴⁷					
Staff financed by Art XX 01 02 (auxiliary, END, contract staff, etc.) (specify budget line)	NA					
Total cost of Human Resources and associated costs (NOT in reference amount)						

⁴⁵ Reference should be made to the specific legislative financial statement for the Executive Agency(es) concerned.

⁴⁶ Administrative expenditure within the reference amount is covered under a separate budgetary line.

⁴⁷ Administrative expenditure within the reference amount is covered under a separate budgetary line.

Calculation– *Officials and Temporary agents*

Reference should be made to Point 8.2.1, if applicable

Calculation– *Staff financed under art. XX 01 02*

Reference should be made to Point 8.2.1, if applicable

8.2.6 Other administrative expenditure not included in reference amount

EUR million (to 3 decimal places)

	Year n 2007	Year n+1 2008	Year n+2 2009	Year n+3 2010	Year n+4 2011	Year n+5 and later	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions	NA ⁴⁸						
XX 01 02 11 02 – Meetings & Conferences	NA						
XX 01 02 11 03 – Committees ⁴⁹	NA						
XX 01 02 11 04 – Studies & consultations	NA						
XX 01 02 11 05 - Information systems	NA						
2 Total Other Management Expenditure (XX 01 02 11)							
3 Other expenditure of an administrative nature (specify including reference to budget line)							
Total Administrative expenditure, other than human resources and associated costs (NOT included in reference amount)							

Calculation - *Other administrative expenditure not included in reference amount*

⁴⁸ Not applicable.

⁴⁹ Specify the type of committee and the group to which it belongs.

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

INTITULE DE LA PROPOSITION

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.

NUMÉRO DE RÉFÉRENCE DU DOCUMENT

COM(2005) yyy final

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine, et quels sont ses objectifs ?

L'objectif principal de la proposition est d'établir des procédures pour une contribution de la Communauté et de définir cette contribution destinée à financer les nouvelles tâches de lutte contre la pollution de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (l'Agence) à la suite d'accidents maritimes sur base d'un engagement pluriannuel étalé sur une période de sept ans (2007-2013).

Une législation communautaire est nécessaire pour prévoir la contribution communautaire globale du budget communautaire au budget de l'Agence. Cette question est donc exclusivement du ressort de la Communauté.

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera concerné par la proposition ?

– Quels secteurs ?

Les compagnies maritimes exploitant des navires de récupération des hydrocarbures en mer qui peuvent être employés pour la lutte contre la pollution sur base de contrats « navires de réserve ».

Quelle est la taille des entreprises concernées (quelle est la concentration de petites et moyennes entreprises)?

Toutes les entreprises actives dans ce secteur, quelle que soit leur taille.

– Ces entreprises se trouvent-elles dans des zones géographiques particulières de la Communauté ?

Dans tous les États membres, sauf ceux qui sont enclavés. Toutefois, tous les États membres sont en principe concernés du fait de leur rôle comme États de pavillon.