



Bruxelles, le 3.4.2013
COM(2013) 174 final

2013/0092 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant le financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières

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

{SWD(2013) 101 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJECTIF DE LA PROPOSITION

L'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «l'Agence» ou «l'AESM»), instituée en 2002¹, s'est vu confier en 2004 des tâches dans le domaine de la lutte contre la pollution marine². Compte tenu du caractère à long terme de la responsabilité de l'Agence en matière de lutte contre la pollution, une sécurité financière fondée sur un engagement pluriannuel est requise pour qu'elle puisse exécuter et mener à bien les tâches prévues. C'est pourquoi le législateur européen a établi en 2006 un financement pluriannuel de l'action de l'Agence dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires pour la période allant de 2007 à 2013³. La présente proposition législative vise à renouveler le financement pluriannuel pour la période allant de 2014 à 2020 dans le cadre des nouvelles perspectives financières⁴.

2. JUSTIFICATION DE LA MESURE PROPOSÉE

2.1. Contexte

L'accident maritime majeur du pétrolier ERIKA, en décembre 1999, entraînant une marée noire de grande ampleur, a conduit à la création de l'Agence en 2002. Au vu de la marée noire causée par le naufrage du pétrolier PRESTIGE, survenu en novembre 2002, l'Agence s'est vu confier des tâches et obligations spécifiques dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires. L'Agence a adopté un plan d'action en octobre 2004 pour la préparation et les interventions en cas de pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommé «le plan d'action hydrocarbures»). En juin 2007, un second plan d'action pour la préparation et les interventions en cas de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses a été adopté (ci-après «plan d'action SNPD») ⁵. Le conseil d'administration de l'Agence met à jour les deux plans d'actions dans le cadre des programmes de travail annuels de l'Agence.

En mars 2010, le conseil d'administration a approuvé une stratégie quinquennale⁶ qui comporte deux thèmes pertinents pour la lutte contre la pollution causée par les navires. En premier lieu, le thème 8 développe rôle de l'Agence en ce qui concerne les rejets illégaux par les navires (problèmes de contrôle de l'application, renforcement supplémentaire de CleanSeaNet par l'intégration des informations sur la position des navires). En second lieu, le thème 12 traite de la préparation et des interventions en cas de pollution marine.

¹ Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).

² Règlement (CE) n° 724/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004, JO L 129 du 31.4.2004, p. 1.

³ Règlement (CE) n° 2038/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant le 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 (JO L 394 du 30.12.2006, p. 1. Voir aussi le rectificatif publié au JO L 30 du 3.2.2007, p. 12.

⁴ «Un budget pour la stratégie Europe 2020», COM (2011) 500 et COM (2011) 398, datées du 29.6.2011.

⁵ Les deux plans d'action sont disponibles sur le site web de l'AESM à l'adresse suivante:

<http://www.emsa.europa.eu/opr-documents/action-plans.html>

⁶ Le document est disponible sur le site web de l'Agence à l'adresse suivante:

<http://www.emsa.europa.eu/documents/item/145-emsa-5-year-strategy.html>

Enfin, la Commission a proposé en octobre 2010 une modification du règlement portant création de l'Agence, qui prévoit explicitement, entre autres, une extension des activités de lutte contre la pollution afin d'englober les accidents liés aux installations pétrolières et gazières en mer⁷. En outre, il est également suggéré dans la présente proposition d'étendre l'assistance de l'Agence, y compris les activités de lutte contre la pollution, aux pays voisins de l'Union européenne. Le Parlement européen et le Conseil sont parvenus en avril 2012 à un accord sur la proposition, et le règlement adopté en janvier 2013⁸ confirme les dispositions mentionnées ci-dessus.

2.2. Tâches actuelles de l'Agence dans le domaine de la lutte contre la pollution

Conformément au règlement (CE) n° 2038/2006 et à la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires⁹, les trois tâches principales de l'Agence en matière de lutte contre la pollution causée par les navires sont les suivantes:

a) Assistance opérationnelle aux États membres

L'Agence offre un réseau de navires dépollueurs de réserve pour accroître la capacité d'intervention des États membres lorsque ceux-ci sont touchés par une marée noire. Elle fournit aussi un service de détection et de suivi par satellite des marées noires, appelé «CleanSeaNet», et des informations sur les déversements de produits chimiques, grâce au réseau «MAR-ICE». Les États côtiers touchés par une marée noire peuvent demander l'intervention des navires dépollueurs par l'intermédiaire du mécanisme communautaire de protection civile¹⁰. L'intégration harmonieuse avec les mécanismes d'intervention des États membres est assurée par la participation régulière à des exercices nationaux et régionaux.

b) Coopération et coordination

L'Agence assure la liaison avec les experts de la lutte contre la pollution dans les États membres ainsi qu'avec les accords régionaux existants et l'Organisation maritime internationale (OMI).

c) Information

L'Agence recueille, analyse et diffuse des informations sur les meilleures pratiques, techniques et innovations en matière de lutte contre la pollution marine.

Synthèse des prestations (2007 – septembre 2012)

Le service-clé de préparation et d'intervention en cas de pollution marine de l'AESM et les éléments livrables connexes qui ont été mis à disposition au moyen du cadre de financement pluriannuel existant sont exposés ci-après.

⁷ COM(2010) 611 du 28.10.2010.

⁸ Règlement (UE) n° 100/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 39 du 9.2.2013, p. 30)

⁹ Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions (JO L 255 du 30.9.2005, p. 11).

¹⁰ Décision 2007/779/CE du Conseil du 8 novembre 2007 instituant un mécanisme communautaire de protection civile (JO L 314 du 1.12.2007, p.9).

Réseau de navires dépollueurs de réserve:

16 contrats sont actuellement en cours pour assurer la couverture de tous les bassins maritimes régionaux autour de l'Union européenne.

18 navires ayant une capacité moyenne de stockage des hydrocarbures récupérés d'environ 3 500 m³ peuvent être mobilisés simultanément et sont prêts à appareiller dans un délai de 24 heures.

Les navires de l'AESM ont participé à 36 exercices opérationnels internationaux (transfrontières) depuis 2007.

La participation à des exercices facilite l'intégration des services de l'EMSA avec les mécanismes d'intervention des États membres.

CleanSeaNet			
Plus de 12 000 images satellite ont été livrées depuis que le service a été lancé en avril 2007, une moyenne de plus de 2 000 images par an.	Plus de 1 000 millions de km ² ont fait l'objet d'un suivi.	Environ 200 rejets illégaux par an sont confirmés par les États membres suite à une surveillance «de terrain».	
Intervention en cas d'incident			
Les services de lutte contre la pollution de l'AESM sont intervenus dans 25 incidents au total depuis 2007. L'aide d'urgence aux États côtiers touchés comprenait: des navires dépollueurs, de l'imagerie par satellite, l'activation de MAR-ICE, et des experts sur le terrain.	L'aide d'urgence comprend 4 mobilisations de navires dépollueurs en Europe.	L'aide d'urgence comprend 1 assistance en équipement fournie aux États-Unis pendant l'incident survenu sur la plate-forme «Deepwater Horizon».	
Bonne pratique: élaboration et promotion			
L'AESM a tenu 20 réunions d'experts et ateliers (qui s'ajoutent aux formations régulières à CleanSeaNet avec des officiers de service des États membres et/ou aux réunions avec les exploitants de navires du réseau).	Publication de 7 inventaires sur divers aspects des stratégies et capacités de préparation et d'intervention des États membres.	Gestion du programme d'échanges de fonctionnaires «EMPOLLEX», qui a facilité l'échange de 21 experts entre les États membres depuis sa création en juin 2008.	Mise au point d'un unique outil de décision d'intervention pour l'application de dispersants lors d'un incident. Études spécifiques coordonnées, le cas échéant (par ex.: étude sur les installations de rejet, étude sur la sûreté des plate-formes: élaboration d'exigences pour les navires effectuant des opérations dans des atmosphères dangereuses.

2.3. Tâches futures

Comme expliqué ci-dessus, avec l'entrée en vigueur, en janvier 2013, des modifications apportées au règlement portant création de l'Agence, l'AESM s'est vu confier les tâches nouvelles suivantes dans le domaine de la lutte contre la pollution:

a) les interventions actuelles de l'AESM en cas de «pollution causée par les navires» seront étendues à la «pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières»,

b) le service CleanSeaNet existant de l'AESM s'occupera également de «contrôler l'étendue et l'impact environnemental de la pollution marine par les hydrocarbures causée par les installations pétrolières et gazières»,

c) la couverture géographique actuelle (États membres et pays candidats à l'adhésion) est élargie aux «pays partenaires du voisinage européen et aux pays signataires du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port». Les navires de l'AESM peuvent dès lors intervenir dans l'ensemble des bassins maritimes régionaux de l'Union.

La Commission propose que le montant réservé finance uniquement les deux premières tâches nouvelles, le financement initial servant à démarrer les tâches nouvelles sans compromettre les tâches existantes. La troisième tâche nouvelle devrait être financée par des programmes existants de l'UE pour les pays concernés par la politique d'élargissement et par la politique européenne de voisinage (programme SAFEMED pour la mer Méditerranée et programmes relevant de l'initiative TRACECA pour la mer Noire). Il est considéré plus opportun, du point de vue de la gestion des programmes et du point de vue budgétaire, de financer cette tâche nouvelle dans le cadre existant du soutien de l'UE à ces pays.

2.4. Évaluation des activités actuelles de l'AESM dans le domaine de la lutte contre la pollution

Conformément au règlement (CE) n° 1406/2002, l'Agence a présenté des rapports sur l'exécution financière des plans d'action pour le 31 janvier de chaque année jusqu'en 2012. Ces rapports peuvent être consultés sur le site web de l'Agence. À compter de 2013, les rapports seront intégrés dans le rapport d'activité annuel de l'Agence.

La Commission a en outre présenté en mai 2011 un rapport sur la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2038/2006¹¹. Ce rapport est fondé sur les données globales de l'Agence approuvées par le conseil d'administration de l'AESM et comprenant une consultation des parties prenantes et des scénarios détaillés¹². Le conseil d'administration de l'AESM – par l'adoption notamment du programme de travail, du budget et du rapport annuel – ainsi que la Cour des comptes et l'autorité budgétaire, par la procédure de décharge, assurent la supervision et le contrôle du travail de l'Agence.

Les deux principales conclusions tirées de ces activités d'évaluation sont les suivantes:

1) le budget consacré à la lutte contre la pollution est suffisant, et

¹¹ COM(2011) 286 du 23.5.2011.

¹² Les données de l'AESM sont disponibles à l'adresse suivante: <http://www.emsa.europa.eu/opr-documents/item/617-multi-annual-funding-mid-term-report-emsas-contribution.html>

2) les mesures financées sont efficaces par rapport aux coûts, apportent une valeur ajoutée et sont correctement gérées.

2.5. Évaluation ex ante des activités proposées

Une évaluation ex ante a été réalisée et est annexée à la présente proposition (document SEC (2013) XXX). Elle confirme l'utilité et l'efficacité du cadre financier pluriannuel et détermine le montant à affecter.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Base juridique

La base juridique de la proposition est l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, qui a servi de base juridique pour le règlement (CE) n° 2038/2006 dans la version précédente du traité.

3.2. Principes de subsidiarité et de proportionnalité

Les principes de subsidiarité et de proportionnalité sont pleinement respectés, vu que le travail de l'Agence correspond au volet européen d'un système différencié de lutte contre la pollution causée par les navires et par les installations en mer. La plupart des activités sont déclenchées par la demande des États côtiers touchés. Le fait que l'UE est partie aux organisations régionales suivantes pourrait illustrer l'étroite coordination au niveau régional:

- la convention sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique (convention d'Helsinki, révisée en 1992);
- la convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (convention de Barcelone) et plusieurs de ses protocoles;
- l'accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses (accord de Bonn);
- la convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (convention OSPAR);
- l'accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution (accord de Lisbonne), et son protocole additionnel, qui ne sont pas encore entrés en vigueur.

L'Union négocie en outre actuellement son adhésion à la convention sur la protection de la mer Noire contre la pollution (convention de Bucarest).

3.3. Choix de l'instrument

Un règlement est l'instrument juridique le plus approprié pour instaurer un cadre financier pluriannuel. Cet instrument a déjà été choisi en 2006.

4. INCIDENCE BUDGETAIRE

Compte tenu de ce qui précède, la Commission propose d'allouer à nouveau une enveloppe financière pluriannuelle, à imputer sur le budget de l'Union, pour la période allant du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2020, ce qui coïncide avec le nouveau cadre financier pluriannuel. Selon le paquet de la Commission de juin 2011, intitulé «Un budget pour la stratégie Europe 2020», et selon la pratique établie, le montant devrait être prélevé sur la rubrique 1 «Croissance intelligente et inclusive». En conséquence, la Commission propose d'affecter un montant de 160,5 millions d'euros pour la période de référence. On trouvera de plus amples détails dans la fiche financière législative jointe en annexe et dans l'évaluation ex ante. Il convient que les montants annuels soient autorisés par l'autorité budgétaire dans le cadre de la procédure budgétaire.

5. CONTENU DE LA PROPOSITION

La proposition suit largement la structure du règlement (CE) n° 2038/2006, moyennant les adaptations nécessaires. Elle se compose des 8 articles suivants:

- article 1^{er}: objectif
- article 2: définitions
- article 3: champ d'application
- article 4: financement par l'Union
- article 5: suivi des moyens existants
- article 6: protection des intérêts financiers de l'Union
- article 7: évaluation à mi-parcours
- article 8: entrée en vigueur

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant le financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission de la proposition aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹³,

vu l'avis du Comité des régions¹⁴,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire¹⁵,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002¹⁶ a institué une Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «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 2004¹⁷, qui a modifié le règlement (CE) n° 1406/2002, a assigné à l'Agence des tâches dans les domaines de la prévention de la pollution causée par les navires et de la lutte contre une telle pollution, en réponse aux incidents qui se sont produits dans les eaux européennes, notamment ceux des pétroliers «Erika» et «Prestige».

¹³ JO C du ..., p. ...

¹⁴ JO C du ..., p. ...

¹⁵ JO C du ..., p. ...

¹⁶ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

¹⁷ JO L 129 du 31.4.2004, p. 1.

- (3) Le règlement (UE) n° 100/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013¹⁸, modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002, a confié à l'Agence des tâches dans le domaine de la lutte contre la pollution marine causée par des installations pétrolières ou gazières et étendu les services de l'Agence aux pays concernés par la politique d'élargissement et la politique européenne de voisinage.
- (4) Le règlement (CE) n° 2038/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006¹⁹ a institué un financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires, qui s'achève au 31 décembre 2013.
- (5) Pour l'exercice des tâches de prévention et d'intervention en cas de pollution causée par les navires, le conseil d'administration de l'Agence a adopté le 22 octobre 2004 un plan d'action en matière de préparation et d'intervention 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 financiers dont dispose l'Agence. Le 12 juin 2007, le Conseil d'administration a adopté un plan d'action pour la préparation et les interventions en cas de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses. Conformément à l'article 15 du règlement (CE) n° 1406/2002, les deux plans d'action sont mis à jour annuellement dans le cadre du programme de travail annuel de l'Agence.
- (6) Le travail de l'Agence en matière de lutte contre la pollution, tel qu'il est défini dans les plans d'action, comprend des activités dans les domaines de l'information, de la coopération et de la coordination et, surtout, de l'assistance opérationnelle aux États victimes de pollution par la mise à disposition, sur demande, de navires dépollueurs supplémentaires pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et d'autres types de pollution, comme celles causées par des substances nocives et potentiellement dangereuses. Il convient que l'Agence prête une attention particulière aux régions recensées comme étant les plus vulnérables, sans préjudice de l'action en faveur d'autres régions qui en auraient besoin.
- (7) Les activités de l'Agence dans ce domaine ne devraient pas affranchir les États côtiers de la responsabilité qui leur incombe de mettre en place des mécanismes appropriés de lutte contre la pollution et devraient respecter les accords de coopération existants prévoyant une assistance mutuelle en cas d'incident de pollution maritime. L'Union a adhéré à diverses organisations régionales et prépare son adhésion à d'autres organisations régionales.
- (8) L'action de l'Agence devrait être coordonnée avec les activités des accords bilatéraux et régionaux auxquels l'Union a adhéré. En cas d'incident de pollution maritime, l'Agence devrait assister les États concernés, sous l'autorité desquels les opérations de dépollution sont conduites.
- (9) Il convient que l'Agence joue un rôle actif dans le maintien et le développement du service d'imagerie par satellite à des fins de surveillance, de détection précoce des cas de pollution et d'identification des navires ou des installations pétrolières et gazières

¹⁸ JO L 39 du 9.2.2013, p. 30.

¹⁹ JO L 394 du 30.12.2006, p. 1.

responsables. Ce système devrait améliorer la disponibilité des données et l'efficacité de la lutte contre la pollution.

- (10) Les moyens supplémentaires que doit fournir l'Agence aux États touchés devraient être mis à disposition via le mécanisme communautaire de protection civile institué par la décision 2007/779/CE, Euratom du Conseil du 8 novembre 2007²⁰.
- (11) Pour garantir une mise en œuvre complète, il convient que l'Agence soit dotée d'un système de financement viable et d'un bon rapport coût-efficacité, notamment pour l'assistance opérationnelle qu'elle apporte aux États touchés.
- (12) Il est donc nécessaire d'assurer une sécurité financière, sur la base d'un engagement pluriannuel, pour le financement des tâches assignées à l'Agence dans le domaine de la lutte contre la pollution et d'autres tâches connexes. Il convient que les montants annuels de la contribution de l'Union soient déterminés par l'autorité budgétaire conformément à la procédure budgétaire annuelle.
- (13) Les montants à engager pour le financement de la lutte contre la pollution devraient couvrir la période allant du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2020, parallèlement au nouveau cadre financier pluriannuel. Il convient donc d'allouer une enveloppe financière couvrant cette même période.
- (14) Il convient que l'aide de l'Agence aux pays concernés par la politique d'élargissement et la politique européenne de voisinage soit financée par des programmes de l'Union existants pour ces pays et ne s'inscrive donc pas dans ce cadre financier pluriannuel.
- (15) Afin d'optimiser l'affectation des engagements et de tenir compte des modifications qui pourraient intervenir dans les activités de lutte contre la pollution causée par les navires, il convient d'assurer le suivi permanent des besoins d'action particuliers, de façon à permettre l'adaptation des engagements financiers annuels.
- (16) Conformément au règlement (UE) n° 100/2013 modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002, l'Agence devrait présenter un rapport sur l'exécution financière du cadre pluriannuel dans son rapport annuel;

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

²⁰ JO L 314 du 1.12.2007, p. 9.

Article premier

Objet

Le présent règlement fixe les modalités de la contribution financière de l'Union 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 les par les installations pétrolières et gazières en mer, conformément aux articles 1^{er} et 2 du règlement (CE) n° 1406/2002.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «hydrocarbures», le pétrole sous toutes ses formes, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés, tels qu'arrêtés par la convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures;
- b) «substances nocives et potentiellement dangereuses», toutes substances autres qu'un hydrocarbure qui, si elles sont introduites dans le milieu marin, risquent de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques ainsi qu'à la flore et à la faune marines, de porter atteinte aux agréments offerts par la mer ou de gêner toutes autres utilisations légitimes de la mer, telles qu'arrêtées par le protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses.

Article 3

Champ d'application

La contribution financière de l'Union visée à l'article 1^{er} est allouée à l'Agence dans le but de financer des actions dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par des installations pétrolières et gazières en mer, telles que celles visées dans les plans d'action de l'Agence en matière de préparation et d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures et de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses, en particulier les actions concernant:

- a) l'information, notamment la collecte, l'analyse et la diffusion des bonnes pratiques, techniques et innovations, telles que les instruments de surveillance des vidanges des citernes des navires et les instruments de surveillance des plates-formes en mer en ce qui concerne les rejets opérationnels et les déversements accidentels;

b) la coopération et la coordination ainsi que la fourniture aux États membres et à la Commission d'une assistance technique et scientifique dans le cadre des activités pertinentes du mécanisme de protection civile de l'UE, de l'Organisation maritime internationale et des accords régionaux concernés;

c) l'assistance opérationnelle et le soutien, à la demande, par des moyens supplémentaires, comme des navires dépollueurs de réserve, des images satellite et des équipements, en faveur des interventions effectuées par les États touchés par des pollutions accidentelles ou délibérées causées par des navires ou par des pollutions marines causées par des installations pétrolières et gazières en mer.

Article 4

Financement par l'Union

L'enveloppe financière pour la mise en œuvre des tâches visées à l'article 3 pour la période allant du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2020 est de 160 500 000 EUR en prix courants.

Les crédits annuels sont déterminés par l'autorité budgétaire dans les limites du cadre financier. À cet égard, le financement nécessaire à l'assistance opérationnelle aux États membres en application de l'article 3, point c), est garanti.

Article 5

Suivi des moyens existants

Afin de définir les exigences pour la fourniture de l'assistance opérationnelle par l'Agence, telle que les navires dépollueurs supplémentaires, l'Agence établit, sur une base régulière, une liste des mécanismes publics et, le cas échéant, privés de lutte contre la pollution et des moyens d'intervention dans les différentes régions de l'Union.

Les États membres fournissent à l'Agence les informations nécessaires à l'établissement de cette liste.

Le conseil d'administration de l'Agence prend cette liste en compte avant de prendre des décisions concernant les activités de l'Agence en matière de lutte contre la pollution dans le cadre des programmes de travail annuels.

Article 6

Protection des intérêts financiers de l'Union

1. La Commission et l'Agence veillent, lors de la mise en œuvre des actions financées au titre du présent règlement, à ce que les intérêts financiers de l'Union 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 éventuel des montants indûment versés, et, si des irrégularités sont constatées, par des sanctions effectives, proportionnées et

dissuasives, conformément aux règlements (CE, Euratom) n° 2988/95²¹ du Conseil et (Euratom, CE) n° 2185/96²² du Conseil, et au règlement (CE) n° 1073/1999²³ du Parlement européen et du Conseil.

2. En ce qui concerne les actions de l'Union financées au titre du présent règlement, on entend par «irrégularité» telle que visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE, Euratom) n° 2988/95, toute violation d'une disposition du droit de l'Union ou toute inexécution d'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, par une dépense indue, au budget général de l'Union européenne ou à des budgets gérés par celle-ci.

3. La Commission et l'Agence veillent, dans le cadre de leurs compétences respectives, à obtenir le meilleur rapport coût/efficacité lors du financement des actions de l'Union au titre du présent règlement.

Article 7

Évaluation à mi-parcours

La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil, sur la base des informations fournies par l'Agence, un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement au plus tard le 31 décembre 2017. Le rapport, qui est établi sans préjudice du rôle du conseil d'administration de l'Agence, expose les résultats de l'utilisation de la contribution de l'Union visée à l'article 4, en ce qui concerne les engagements et les dépenses, pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2016.

Sur la base de ce rapport, la Commission peut, si nécessaire, proposer des modifications à apporter au présent règlement, notamment pour tenir compte des progrès scientifiques intervenus dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières, en particulier la pollution causée par des hydrocarbures ou par des substances nocives et potentiellement dangereuses.

²¹ JO L 312 du 23.12.1995, p. 1.

²² JO L 292 du 15.11.1996, p. 2.

²³ JO L 136 du 31.5.1999, p. 1.

Article 8

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président
[...]

Par le Conseil
Le président
[...]

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE POUR LES PROPOSITIONS

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/initiative

Proposition de règlement (UE) du Parlement européen et du Conseil relatif au financement pluriannuel de l'action de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB²⁴

06: Énergie et transports

0602: Politique des transports terrestres, aériens et maritimes

060203: Agence européenne pour la sécurité maritime

06020302: Agence européenne pour la sécurité maritime, mesures antipollution

Mise en œuvre des dispositions relatives à la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières.

1.3. Nature de la proposition/initiative

La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**.

La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**²⁵

La proposition/initiative porte sur **la prolongation d'une action existante**

La proposition/initiative porte sur **une action réorientée vers une nouvelle action**

1.4. Objectifs

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

Objectifs/valeur ajoutée à l'échelle de l'UE conformément à la stratégie Europe 2020.

L'Agence contribue à assurer un transport maritime sûr et durable pour l'économie et pour les citoyens de l'UE, ce qui répond pleinement aux trois priorités de la stratégie Europe 2020.

- une croissance intelligente: développer une économie fondée sur la connaissance et l'innovation; L'Agence contribue à l'élaboration des normes techniques les plus strictes possibles pour les navires et promeut ainsi la connaissance et l'innovation;

²⁴ ABM: Activity-Based Management (gestion par activités) – ABB: Activity-Based Budgeting (établissement du budget par activités).

²⁵ Tel(le) que visé(e) à l'article 49, paragraphe 6, point a) ou b), du règlement financier.

- une croissance durable: promouvoir une économie plus efficace dans l'utilisation des ressources, plus verte et plus compétitive. L'Agence contribue à la prévention de la pollution par les navires et aux interventions en cas de pollution marine dans différentes régions. Le transport maritime contribuera à l'initiative phare «Une Europe économe en ressources». L'Agence jouera son rôle dans la mise en œuvre de la stratégie au niveau sectoriel;

- une croissance inclusive: encourager une économie à fort taux d'emploi favorisant la cohésion sociale et territoriale. S'agissant des régions insulaires et ultrapériphériques, le transport maritime est un élément essentiel pour garantir la cohésion territoriale et l'intégration dans l'UE. L'Agence contribue à rendre le transport maritime sûr et durable pour l'UE.

1.4.2. *Objectif (s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)*

Domaine budgétaire 06 02 Objectif spécifique n° 3 Améliorer la sécurité des transports

Activité(s) ABM/ABB concernée(s) 06020302 Agence européenne pour la sécurité maritime

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendu(s)*

Préciser les effets que la proposition/initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Assurer une sécurité financière, dans une perspective pluriannuelle, à l'action de l'Agence dans le domaine de la lutte contre la pollution

1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

L'AESM a élaboré des indicateurs de performance, qui sont publiés dans ses programmes de travail annuels, que le conseil d'administration contrôle en permanence. Les rapports annuels de l'Agence sont le principal instrument de contrôle.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme*

Permettre à l'EMSA de conclure des contrats pluriannuels et assurer la planification budgétaire nécessaire.

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE*

La participation de l'UE est prévue dans le règlement n° 1406/2002 modifié portant création de l'AESM; la présente proposition est de nature à apporter une valeur ajoutée en permettant une meilleure programmation et une meilleure utilisation des ressources de l'UE.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

L'évaluation spécifique de l'AESM en 2008 ainsi que l'évaluation générale des agences de l'UE en 2009 ont montré l'utilité de l'Agence.

La Commission a présenté en mai 2011 son rapport à mi-parcours, sous la référence COM(2011) 286, comme prévu à l'article 8 du règlement (CE) n° 2038/2006.

Le service d'audit interne (SAI) de la Commission a effectué un audit spécifique en 2009 concernant le réseau de navires dépollueurs de réserve.

1.5.4. *Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés*

La proposition est cohérente avec la politique et la législation de l'UE en matière de sécurité maritime et en particulier avec le règlement (CE) n° 100/2013 qui révisé le règlement portant création de l'Agence et étend le mandat de celle-ci. La proposition fait suite au règlement (CE) n° 2038/2006, qui viendra à expiration à la fin de 2013.

1.6. **Durée et incidence financière**

Proposition/initiative à **durée limitée**

- Proposition/initiative en vigueur du 1.1.2014 au 31.12.2020
- Impact financier de 2014 à 2020 (y compris les paiements en suspens)

Proposition/initiative à **durée illimitée**

1.7. **Mode(s) de gestion prévu(s)²⁶**

Gestion centralisée directe par la Commission

Gestion centralisée indirecte par délégation de tâches d'exécution à:

- des agences exécutives
- des organismes créés par les Communautés²⁷
- des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public
- des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné au sens de l'article 49 du règlement financier

Gestion partagée avec les États membres

Gestion décentralisée avec des pays tiers

Gestion conjointe avec des organisations internationales (*à préciser*)

²⁶ Des explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html

²⁷ Tels que visés à l'article 185 du règlement financier.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Toutes les agences de l'UE travaillent sous une surveillance stricte exercée par une structure d'audit interne, le service d'audit interne de la Commission, le conseil d'administration, la Commission, la Cour des comptes et l'autorité budgétaire. Ce système prévu par le règlement portant création de l'AESM continuera de s'appliquer.

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. Risque(s) identifié(s)

Néant

2.2.2. Moyen(s) de contrôle prévu(s)

Sans objet

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.

Les mesures anti-fraude visées à l'article 20 du règlement portant création de l'AESM continueront de s'appliquer. La proposition contient en outre un article spécifique sur la protection des intérêts financiers de l'Union.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [Description.....]	CD/CND ⁽²⁸⁾	de pays AELE ²⁹	de pays candidats ³⁰	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) bis, du règlement financier
1a	06.02.03.02 [Contribution en faveur des mesures antipollution du titre III de l'AESM]	CD	OUI	NON	NON	NON

²⁸ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

²⁹ AELE: Association européenne de libre-échange.

³⁰ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

en millions d'EUR (à la 3e décimale) en prix courants

Rubrique du cadre financier pluriannuel:		1	Croissance intelligente et inclusive							
DG: MOVE			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
• Crédits opérationnels										
Numéro de ligne budgétaire 06.02.03.02	Engagements	(1)	19,675	20,600	21,600	22,800	24,675	25,050	26,100	160,500
	Paiements	(2)	19,926	22,239	23,318	20,245	23,268	23,833	25,175	158,004
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe des programmes spécifiques ³¹										
Numéro de ligne budgétaire: sans objet		(3)	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des crédits pour la DG MOVE	Engagements	= 1 + 3	19,675	20,600	21,600	22,800	24,675	25,050	26,100	160,500
	Paiements	= 2 + 3	19,926	22,239	23,318	20,245	23,268	23,833	25,175	158,004
• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	19,675	20,600	21,600	22,800	24,675	25,050	26,100	160,500
	Paiements	(5)	19,926	22,239	23,318	20,245	23,268	23,833	25,175	158,004
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe des programmes spécifiques										
		(6)	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 du cadre financier pluriannuel	Engagements	= 4 + 6	19,675	20,600	21,600	22,800	24,675	25,050	26,100	160,500
	Paiements	= 5 + 6	19,926	22,239	23,318	20,245	23,268	23,833	25,175	158,004

³¹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

Rubrique du cadre financier pluriannuel:	5	«Dépenses administratives»
---	----------	----------------------------

en millions d'EUR (à la 3e décimale)

		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
DG: MOVE									
• Ressources humaines		0	0	0	0	0	0	0	0
• Autres dépenses administratives		0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DG MOVE	Crédits	0	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	(Total des engagements = total des paiements)	0	0	0	0	0	0	0	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

en millions d'EUR (à la 3e décimale)

		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel	Engagements	19,675	20,600	21,600	22,800	24,675	25,050	26,100	160,500
	Paiements	19,926	22,239	23,318	20,245	23,268	23,833	25,175	158,004

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en millions d'EUR (à la 3e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL								
	RÉALISATIONS																	
	Type de réalisation	Coût moyen de la réalisation	Nombre de réalisations	Coût	Nombre de réalisations	Coût	Nombre de réalisations	Coût	Nombre de réalisations	Coût	Nombre de réalisations	Coût	Nombre de réalisations	Coût	Nombre de réalisations	Coût	Nombre total de réalisations	Coût total
Améliorer la sécurité des transports																		
Navires dépollueurs ³²	Nombre de navires disponibles pour une mobilisation simultanée	env. 0,95 M EUR/an/navire	19	15,620	19	16,150	19	17,100	19	17,600	19	19,975	19	20,000	19	21,000	19	127,445
CleanSeaNet	Nombre d'images satellite traitées par an	Env. 2,05 EUR/image satellite	2000	3,605	2000	3,850	2000	3,900	2000	4,550	2000	4,050	2000	4,350	2000	4,400	14,000	28,705
Coopération et coordination / Information	Activités avec les États membres, y compris les formations et	Non quantifiable	s.o.	0,450	s.o.	0,600	s.o.	0,600	s.o.	0,650	s.o.	0,650	s.o.	0,700	s.o.	0,700	s.o.	4,350

³² Sont inclus des montants pour des exercices en mer et un montant de 6,02 M pour adapter plusieurs navires à une intervention en cas de pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières.

			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
	les études									
COÛT TOTAL			19,675	20,600	21,600	22,800	24,675	25,050	26,100	160,500

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

- La proposition/l’initiative n’engendre pas l’utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l’initiative engendre l’utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

en millions d’EUR (à la 3e décimale)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
--	------	------	------	------	------	------	------	-------

RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres dépenses administratives	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	0	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0
--------------	---	---	---	---	---	---	---	---

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l’initiative n’engendre pas l’utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l’initiative engendre l’utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

- La proposition/initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- La proposition/initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

La proposition concerne le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020.

- La proposition nécessite le recours à l’instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel³³.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. Participation de tiers au financement

- La proposition/l’initiative prévoit le cofinancement estimé ci-après:

Crédits en millions d’EUR (à la 3e décimale)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
<i>Contribution AELE de la Norvège et de l’Islande calculée à 2 % du budget</i>	0,472	0,407	0,466	0,407	0,481	0,481	0,496	3,210
TOTAL crédits cofinancés	20,147	21,007	22,066	23,207	25,156	25,531	26,596	163,710

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l’initiative est sans incidence financière sur les recettes.

³³ Voir les points 19 et 24 de l’accord interinstitutionnel.