






| Informations de base | |
|--|--------------------|
| <p>2005/0098(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p> | Procédure terminée |
| <p>Agence européenne pour la sécurité maritime: lutte contre la pollution causée par les navires, financement pluriannuel</p> <p>Modification Règlement (EC) No 1406/2002 2000/0327(COD)</p> <p>Subject</p> <p>3.20.03.01 Sécurité maritime 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures 8.40.08 Agences et organes de l'Union</p> | |

| Acteurs principaux | | | | |
|-----------------------|---|--|---|---------------------------|
| Parlement européen | Commission au fond | | Rapporteur(e) | Date de nomination |
| | TRAN Transports et tourisme | | DE GRANDES PASCUAL Luis (PPE-DE) | 28/06/2005 |
| | Commission pour avis | | Rapporteur(e) pour avis | Date de nomination |
| | BUDG Budgets | | HAUG Jutta (PSE) | 20/09/2004 |
| | CONT Contrôle budgétaire | | GUIDONI Umberto (GUE/NGL) | 13/06/2005 |
| | ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire | | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. | |
| | ITRE Industrie, recherche et énergie | | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. | |
| | Formation du Conseil | | Réunions | Date |
| | Transports, télécommunications et énergie | | 2695 | 2005-12-01 |
| | Environnement | | 2773 | 2006-12-18 |
| Commission européenne | DG de la Commission | | Commissaire | |
| | Energie et transports | | BARROT Jacques | |

| Evénements clés | | | |
|-----------------|--|--|--------|
| Date | Evénement | Référence | Résumé |
| 25/05/2005 | Publication de la proposition législative | COM(2005)0210  | Résumé |
| 07/06/2005 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture | | |
| 01/12/2005 | Débat au Conseil | | |
| 02/05/2006 | Vote en commission, 1ère lecture | | Résumé |
| 16/05/2006 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture | A6-0184/2006 | |
| 04/09/2006 | Débat en plénière |  | |
| 05/09/2006 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T6-0332/2006 | Résumé |
| 05/09/2006 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 18/12/2006 | Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement | | |
| 18/12/2006 | Signature de l'acte final | | |
| 18/12/2006 | Fin de la procédure au Parlement | | |
| 30/12/2006 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

| Informations techniques | |
|------------------------------|---|
| Référence de la procédure | 2005/0098(COD) |
| Type de procédure | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| Sous-type de procédure | Note thématique |
| Instrument législatif | Règlement |
| Modifications et abrogations | Modification Règlement (EC) No 1406/2002 2000/0327(COD) |
| Base juridique | Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2 |
| État de la procédure | Procédure terminée |
| Dossier de la commission | TRAN/6/28377 |

| Portail de documentation | | | | |
|---|--|-----------|------------|--------|
| Parlement Européen | | | | |
| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
| Avis de la commission | CONT | PE364.754 | 14/12/2005 | |
| Avis de la commission | BUDG | PE365.015 | 27/03/2006 | |
| Amendements déposés en commission | | PE371.909 | 04/04/2006 | |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture | | | | |

| | | | | |
|---|--|--|-------------|---------------|
| unique | | A6-0184/2006 | 16/05/2006 | |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T6-0332/2006 | 05/09/2006 | Résumé |
| Conseil de l'Union | | | | |
| Type de document | | Référence | Date | Résumé |
| Projet d'acte final | | 03631/2/2006 | 18/12/2006 | |
| Commission Européenne | | | | |
| Type de document | | Référence | Date | Résumé |
| Document de base législatif | | COM(2005)0210  | 25/05/2005 | Résumé |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | | SP(2006)4772 | 19/10/2006 | |
| Document de suivi | | COM(2011)0286  | 23/05/2011 | Résumé |
| Autres Institutions et organes | | | | |
| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES1244/2005 JO C 028 03.02.2006, p. 0016-0018 | 26/10/2005 | |

| | | |
|-------------------------------------|-----------------|-------------|
| Informations complémentaires | | |
| Source | Document | Date |
| Commission européenne | EUR-Lex | |

| | |
|---|--------|
| Acte final | |
| Rectificatif à l'acte final 32006R2038R(02) JO L 030 03.02.2007, p. 0012 | Résumé |
| Rectificatif à l'acte final 32006R2038R(01) JO L 030 03.02.2007, p. 0011 | Résumé |
| Règlement 2006/2038 JO L 394 30.12.2006, p. 0001 | Résumé |

Agence européenne pour la sécurité maritime: lutte contre la pollution causée par les navires, financement pluriannuel

La Commission présente un rapport sur la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2038/2006 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, au cours de la période 2007-2009. Ce rapport porte sur les résultats de l'utilisation de ces fonds pendant la période allant du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2009.

Tâches de l'Agence : les tâches de l'Agence couvrent à la fois les rejets accidentels et les rejets illicites. À l'origine, elles étaient axées sur la pollution par les hydrocarbures mais, depuis 2007, l'Agence intervient aussi en matière de pollution marine causée par les substances nocives et potentiellement dangereuses (les produits chimiques par exemple). Les trois tâches principales de l'Agence en matière de lutte contre la pollution causée par les navires sont les suivantes: i) assistance opérationnelle aux États membres ; ii) coopération et coordination entre 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) ; iii) information, analyse et diffusion des informations sur les meilleures pratiques, techniques et innovations en matière de préparation et de lutte contre la pollution marine.

Budget : l'enveloppe totale allouée à l'Agence pour financer les actions au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2013 s'élève à 154 millions EUR dont 60 millions (c.-à-d. près de 40%) ont été engagés au cours des 3 premières années. Cela correspond à une utilisation proportionnée des fonds disponibles. Entre le 1^{er} janvier 2007 et le 31 décembre 2009, environ 98% des crédits engagés ont servi à financer l'assistance opérationnelle, principalement le réseau de navires dépollueurs de réserve. Les 2% restants ont été destinés à la coopération et à l'information. Les paiements s'élèvent à environ 48 millions EUR. Le fait que le montant des paiements soit inférieur à celui des engagements peut s'expliquer par un certain nombre de facteurs. Les paiements au titre de contrats pluriannuels peuvent s'échelonner sur plusieurs années, parfois au-delà de la période de référence. Par ailleurs, les retards dus à de nouveaux contrats pour des navires de réserve ou à des prestations défectueuses de la part de fournisseurs d'imagerie satellitaire ont aussi fait baisser le niveau des paiements.

Adéquation du cadre financier : l'enveloppe allouée à l'Agence est adaptée. Elle a permis à l'Agence de mettre en place, en 2009, un réseau de 13 navires dépollueurs de réserve entièrement équipés qui peuvent être mobilisés simultanément et qui couvrent la plus grande partie des côtes de l'UE. Elle a aussi permis à l'Agence de mettre au point le système CleanSeaNet qui offre un service de suivi par satellite des marées noires à 24 États côtiers européens (y compris la Croatie et la Norvège) alors que seulement 12 d'entre eux avaient déjà une expérience dans ce domaine. Le retour d'information des parties prenantes sur les missions de coordination et d'information assurées par l'Agence dans ce cadre est également positif. Le caractère pluriannuel du cadre financier est essentiel pour permettre la conclusion de contrats pluriannuels avec les entreprises. Enfin, l'adéquation du cadre financier à plus long terme est confirmée par le fait que l'Agence prévoit d'engager jusqu'à 97% de l'enveloppe financière globale d'ici à la fin de 2013.

Efficacité et valeur ajoutée du système en place : les mesures financées jusqu'à maintenant dans le cadre actuel sont rentables et procurent une valeur ajoutée. Par ailleurs, le recours aux procédures de marchés publics garantit de bénéficier du meilleur rapport qualité/prix. Les navires dépollueurs n'ont pas été construits ou achetés par l'Agence car cela n'aurait pas été rentable vu leur fréquence d'utilisation. Au lieu de cela, les navires sont loués à des opérateurs commerciaux selon un système garantissant que les navires sont à la fois correctement équipés et disponibles à la demande. Les chiffres montrent que le fait de choisir ce système plutôt que d'acheter des navires a réduit les coûts d'environ 60% par an tout en fournissant 60% de plus de stockage. L'«option d'achat transférable» sur l'équipement permettant de le faire passer sur un autre navire est essentielle car elle limite les pertes d'investissement en cas de changement de contractant. La responsabilité de l'intervention en cas d'incident incombe toujours en premier ressort aux autorités nationales dont les investissements varient considérablement. Toutefois, les scénarios de marée noire établis par l'Agence, essentiellement sur la base des catastrophes majeures qui se sont produites dans le passé (p. ex. les naufrages de l'Erika et du Prestige), montrent clairement que l'État membre touché aurait fait des économies substantielles si le réseau de navires avait été en place à l'époque. **Organiser le système de détection et de suivi des marées noires au niveau de l'UE est également moins coûteux** (d'environ 20%) et plus efficace que de le faire au niveau national. De fait, en moyenne, une image achetée répond aux besoins de presque deux États côtiers (avec 6.391 images commandées, l'Agence a été en mesure de répondre à 11.886 demandes nationales). Le système rigoureux de contrôle de qualité mis en place par l'Agence garantit aussi que les paiements ne sont effectués qu'une fois les conditions contractuelles intégralement remplies.

Améliorations possibles au-delà du cadre financier : la Commission relève qu'un certain nombre d'améliorations, hors du cadre financier, restent possibles :

- il est essentiel que tous les États membres ratifient les conventions internationales pertinentes pour instaurer un niveau minimal commun de préparation et de lutte. Il est donc regrettable que la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) et le protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (protocole OPRC-HNS) n'aient pas encore été ratifiés par tous les États membres. De même, les conventions établissant un régime international d'indemnisation des victimes de la pollution résultant d'accidents impliquant des pétroliers (CLC 92, Fonds 92 et Fonds complémentaire 2003) n'ont pas encore été ratifiées par tous les États membres ;
- la disponibilité d'installations de déchargement des hydrocarbures récupérés en mer semble être un problème commun à toute l'Europe. La «clause d'allègement» ajoutée par l'Agence dans les contrats relatifs aux navires (c.-à-d. la disposition selon laquelle il peut être demandé au contractant de trouver un navire alléger adapté) peut contribuer à résoudre le problème mais ne peut remplacer des solutions appropriées au niveau national ;
- le suivi des marées noires potentielles détectées par le service CleanSeaNet pourrait être amélioré dans certains États membres. Si l'Agence est chargée de fournir le service de détection et de suivi des marées noires, il appartient aux autorités nationales de confirmer tout déversement potentiel et de prendre les mesures de suivi appropriées à l'encontre du pollueur. Le taux global de confirmation (27%) cache de fortes disparités régionales résultant des moyens nationaux de vérification, en particulier par surveillance aérienne. Cela fait courir le risque que des exploitants de navires peu scrupuleux effectuent des rejets illicites dans des régions où le suivi est moins strict.

Principales conclusions : le budget consacré à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures menée par l'Agence est adapté et les mesures financées jusqu'à maintenant dans le cadre actuel sont rentables et procurent une valeur ajoutée. En octobre 2010, la Commission a proposé une [modification du règlement instituant l'AESM](#), qui comporte notamment une disposition selon laquelle l'État membre touché peut demander également

l'assistance de l'Agence en cas de pollution marine causée par des installations pétrolières ou gazières. Toutefois, la Commission ne juge pas nécessaire de proposer une modification du cadre financier pluriannuel dans le règlement (CE) n° 2038/2006. La Commission utilisera la contribution de l'Agence au présent rapport lors de la préparation de la prochaine programmation financière.

Agence européenne pour la sécurité maritime: lutte contre la pollution causée par les navires, financement pluriannuel

2005/0098(COD) - 05/09/2006 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de codécision de Luis **De GRANDES PASCUAL** (PPE-DE, ES), le Parlement européen a approuvé, sous réserve d'amendements, la proposition relative au financement pluriannuel de l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM) dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires.

Un accord a été trouvé entre le Conseil et le Parlement, ce qui devrait permettre l'adoption du règlement dès la première lecture.

Les amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- L'AESM fournira, sur demande, des navires anti-pollution en vue de combattre la pollution pétrolière et d'autres types de pollutions, telles que celles causées par les substances nocives et potentiellement dangereuses. L'Agence devra porter une attention particulière aux secteurs identifiés comme étant les plus vulnérables sans préjudice de tout autre secteur dans le besoin ;

- Les activités de l'Agence ne devraient pas délier les États côtiers de la responsabilité qui leur incombe de mettre en place les mécanismes appropriés de lutte contre la pollution. Dans le cas où surviendrait un accident de pollution maritime, l'AESM devrait assister les États membres concernés, sous l'autorité desquels les opérations de nettoyage seront conduites ;

- L'Agence jouera en outre un rôle important dans le développement d'un service centralisé d'imagerie satellite pour la surveillance, la détection précoce de la pollution et l'identification des navires responsables. Ce nouveau système améliorera la disponibilité des données et l'efficacité de la réponse à la pollution causée par les navires ;

- Le montant à engager pour le financement de la lutte contre la pollution doit être considéré comme le montant minimal qui est nécessaire à la réalisation des tâches confiées à l'Agence en matière de lutte contre la pollution causée par les navires ;

- Les députés ont précisé le terme "hydrocarbures" qui comprend le pétrole sous toutes les formes, y compris le pétrole brut, le fuel, les boues, les résidus et les produits raffinés tels qu'établis par la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures ;

- Le Parlement considère que les substances nocives et potentiellement dangereuses devraient également tomber sous le champ d'application du règlement. Ces substances sont susceptibles de "mettre en danger la santé humaine, de nuire aux ressources biologiques ainsi qu'à la faune et flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer" ;

- En vue de définir les conditions de l'assistance opérationnelle fournie par l'Agence aux États membres, l'Agence établira régulièrement une liste des mécanismes et de la capacité d'intervention des particuliers et de l'État en matière de lutte contre la pollution, disponibles dans les différentes régions de l'Union ;

- La Commission et l'Agence veilleront, dans le cadre de leurs compétences respectives, à ce que le meilleur rapport coût/efficacité soit obtenu dans le financement des actions communautaires relevant du règlement ;

- Enfin sur la base d'un rapport d'évaluation à moyen terme, la Commission proposera, le cas échéant, les modifications pertinentes au règlement afin de tenir compte des progrès scientifiques.

Agence européenne pour la sécurité maritime: lutte contre la pollution causée par les navires, financement pluriannuel

2005/0098(COD) - 18/12/2006 - Rectificatif à l'acte final

Ce rectificatif ne concerne pas l'édition française.

Agence européenne pour la sécurité maritime: lutte contre la pollution causée par les navires, financement pluriannuel

2005/0098(COD) - 18/12/2006 - Rectificatif à l'acte final

Rectificatif au règlement (CE) no 1891/2006 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) no

Dans le sommaire et dans le titre, page 1:

au lieu de: «1891/2006»,

lire: «2038/2006».

Agence européenne pour la sécurité maritime: lutte contre la pollution causée par les navires, financement pluriannuel

2005/0098(COD) - 25/05/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : doter l'Agence pour la sécurité maritime de moyens financiers suffisants pour aider à combattre la pollution des mers.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : en 2004, la législation européenne a doté l'Agence européenne pour la sécurité maritime d'un mandat pour lutter contre la pollution causée par les navires. L'exécution de ces tâches nécessite des moyens financiers importants dont l'Agence doit bénéficier sur une base pluriannuelle pour garantir sa sécurité financière et l'efficacité de ses actions.

En conséquence, la Commission européenne propose une enveloppe financière de 154 millions EUR pour une période de sept ans en faveur de l'Agence européenne pour la sécurité maritime qui lui permettra de lutter contre la pollution causée par les navires. La contribution financière européenne à l'Agence couvrira ainsi une période correspondant à celle des nouvelles perspectives financières (2007-2013). Les moyens financiers sont destinés à couvrir le renforcement des actions d'intervention des États membres contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances polluantes au moyen de navires spécialisés anti-pollution. 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. Il s'agit d'un système de « navires de réserve » que l'Agence mettra à la disposition des États membres touchés et qui seront équipés pour la récupération des substances polluantes en mer.

Ces moyens serviront également au développement de l'imagerie par satellite permettant la détection à temps des pollutions et appuyant l'action des États membres à l'égard des rejets illicites et des déversements accidentels d'hydrocarbures.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES :

Ligne budgétaire: 06020203 : Agence européenne pour la sécurité maritime – Mesures anti-pollution.

Budget : **154 mios EUR pour la période 2007-2013** (20 mios EUR en 2007).

Détail des ressources :

- Objectif opérationnel n° 1 - Assistance opérationnelle (navires de réserve anti-pollution) :

. Action 1 - Mer baltique : 33 mios EUR

. Action 2 - Mer méditerranée : 38 mios EUR

. Action 3 - Côte atlantique : 51 mios EUR

. Action 4 - Mer noire : 13,5 mios EUR

. Action 5 - Imagerie satellite : 7 mios EUR

- Objectifs opérationnels n° 2 et 3 : information, diffusion de bonnes pratiques, coordination et coopération : 11 mios EUR.

S'agissant de l'assistance opérationnelle (navires de réserve), 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.

Agence européenne pour la sécurité maritime: lutte contre la pollution causée par les navires, financement pluriannuel

2005/0098(COD) - 18/12/2006 - Acte final

OBJECTIF : doter l'Agence pour la sécurité maritime de moyens financiers suffisants pour aider à combattre la pollution des mers.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement 1891/2006/CE 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 modifiant le règlement 1406/2002/CE.

CONSEIL : le Conseil a adopté en première lecture un règlement 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 1406/2002/CE. La délégation allemande a voté contre.

L'enveloppe financière allouée aux activités de l'agence pour la période 2007-2013 s'élève à **154 MiosEUR** (montant inchangé par rapport à la proposition de la Commission).

Le présent règlement fixe les modalités de la contribution financière de l'UE au budget de l'agence pour la mise en œuvre des tâches qui lui sont assignées dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires. La contribution financière de l'UE a pour but de financer des actions portant notamment sur:

- a) l'information et la collecte, l'analyse et la diffusion des bonnes pratiques, techniques et innovations, telles que les instruments de contrôle des vidanges des citernes, dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires;
- 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 résultant des accords régionaux concernés;
- c) l'assistance opérationnelle et le soutien, à la demande, par des moyens complémentaires, comme les navires et des équipements anti-pollution de réserve, des actions de lutte contre la pollution menées par les États membres en cas de pollution accidentelle ou délibérée causée par des navires.

Afin de définir les exigences relatives à l'assistance opérationnelle fournie par l'Agence aux États membres, notamment sous la forme de navires dépollueurs supplémentaires, l'Agence établira régulièrement la liste des mécanismes et des moyens de lutte contre la pollution mis en place par les secteurs privé et public dans les différentes régions de l'Union européenne.

La Commission et l'Agence veilleront, lors de la mise en œuvre des actions financées, à ce que 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 indûment versés, et, si des irrégularités sont constatées, par des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives.

La Commission et l'Agence veilleront à obtenir le meilleur rapport coût/efficacité lors du financement des actions communautaires relevant du règlement.

La Commission soumettra au Parlement européen et au Conseil, en se fondant sur les informations fournies par l'Agence, un rapport sur la mise en œuvre du règlement au plus tard 31 décembre 2010. Le rapport exposera les résultats de l'utilisation de la contribution communautaire en ce qui concerne les engagements et les dépenses couvrant la période allant du 1er janvier 2007 au 31 décembre 2009. Sur la base de ce rapport, la Commission proposera, s'il y a lieu, des modifications au règlement afin de tenir compte des progrès scientifiques intervenus dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires, notamment celle causée par les hydrocarbures ou les substances nocives et potentiellement dangereuses.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 31/12/2006.