



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.5.2011  
COM(2011) 286 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**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**

# **RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

## **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**

### **1. INTRODUCTION**

Le règlement (CE) n° 2038/2006<sup>1</sup> prévoit une enveloppe financière en faveur de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «l'Agence») et destinée à financer des actions de lutte contre la pollution causée par les navires.

Conformément à l'article 8 du règlement susmentionné, la Commission soumet un rapport exposant les résultats de l'utilisation de ces fonds pendant la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2007 au 31 décembre 2009.

Ce rapport a été établi, en étroite coopération avec l'Agence qui a apporté une contribution importante<sup>2</sup>, à l'aide d'informations fournies par l'évaluation externe de l'Agence en 2008, un audit du service d'audit interne de la Commission en 2009 et une consultation des parties prenantes en mars 2010. La question a également été discutée à plusieurs réunions du conseil d'administration de l'Agence.

Conformément à l'article 15, paragraphe 2, point g), du règlement (CE) n° 1406/2002<sup>3</sup>, l'Agence a fourni des rapports annuels concernant l'exécution financière du plan détaillé de l'Agence en matière de préparation et de lutte contre la pollution pour les années 2007 à 2010. Ces rapports peuvent être consultés sur le site web de l'Agence.

La Commission souscrit à l'analyse présentée par l'Agence dans sa contribution. Les principales conclusions qui peuvent être tirées pour la période 2007-2009 sont les suivantes.

### **2. TACHES DE L'AGENCE EN MATIERE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION**

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).

---

<sup>1</sup> 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 au JO L 30 du 3.2.2007, p. 12).

<sup>2</sup> Disponible sur le site web de l'AESM à l'adresse:  
[https://extranet.emsa.europa.eu/index.php?option=com\\_joomdoc&task=cat\\_view&gid=298&Itemid=10005](https://extranet.emsa.europa.eu/index.php?option=com_joomdoc&task=cat_view&gid=298&Itemid=10005)

<sup>3</sup> 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 245 du 29.3.2003, p. 10).

Conformément au règlement (CE) n° 2038/2006 et à la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires<sup>4</sup>, 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 au moyen du réseau «MAR-ICE».

*(b) Coopération et coordination*

L'Agence fait le lien 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).

*(c) Information*

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

### **3. BUDGET**

L'enveloppe totale allouée à l'Agence pour financer les actions ci-dessus au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2007 au 31 décembre 2013 s'élève à 154 millions d'euros (voir article 4 du règlement (CE) n° 2038/2006) dont 60 millions (c.-à-d. près de 40 %) ont été engagés au cours des trois premières années. Cela correspond à une utilisation proportionnée des fonds disponibles.

Entre le 1<sup>er</sup> 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 (voir tableau en annexe).

Les paiements s'élèvent à environ 48 millions d'euros. 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.

### **4. ADEQUATION DU CADRE FINANCIER**

Il ressort des informations collectées que 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

---

<sup>4</sup> 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).

entièrement équipés qui peuvent être mobilisés simultanément et qui couvrent la plus grande partie des côtes de l'UE<sup>5</sup>. 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. De tels contrats sont en effet nécessaires tant en ce qui concerne les navires dépollueurs de réserve que pour l'organisation de CleanSeaNet.

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.

## **5. EFFICACITE ET VALEUR AJOUTEE DU SYSTEME 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.

Conformément au plan détaillé de l'Agence en matière de préparation et de lutte contre la pollution, adopté par le conseil d'administration de l'Agence, 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.

---

<sup>5</sup> Le réseau a depuis été étendu. Les navires sont à la disposition de tous les États membres indépendamment de leur zone d'opération normale. Les cartes correspondantes peuvent être consultées dans la contribution de l'Agence en référence à la note de bas de page n° 2.

## 6. AMELIORATIONS POSSIBLES AU-DELA DU CADRE FINANCIER

La Commission relève qu'un certain nombre d'améliorations, hors du cadre financier, restent possibles.

Premièrement, 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<sup>6</sup>, Fonds 92<sup>7</sup> et Fonds complémentaire 2003<sup>8</sup>) n'ont pas encore été ratifiées par tous les États membres.

Deuxièmement, 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.

Enfin, 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.

## 7. CONCLUSIONS

En conclusion, le budget consacré à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures menée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime 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<sup>9</sup>, 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.

---

<sup>6</sup> Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

<sup>7</sup> Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

<sup>8</sup> Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

<sup>9</sup> COM(2010) 611 du 28.10.2010.

La Commission utilisera la contribution de l'Agence au présent rapport lors de la préparation de la prochaine programmation financière.

## ANNEXE

## Activités de préparation et de lutte contre la pollution de l'AESM

## Résumé financier 2007-2009

	Engagements en EUR	Paiements en EUR
Réseau de navires dépollueurs de réserve	46 363 654,42	34 559 298,86
Exercices	1 157 500,00	1 082 555,37
Améliorations	5 324 730,86	4 547 630,50
Opérations CleanSeaNet	2 859 946,40	4 671 731,14
Soutien aux utilisateurs de CleanSeaNet	358 270,53	223 995,50
Développement du service CleanSeaNet	2 673 615,53	2 283 212,01
Coopération et coordination	564 458,95	347 445,45
Activités en matière de lutte contre les substances nocives et potentiellement dangereuses	79 100,00	37 564,23
Diffusion des informations	50 054,79	61 138,64
Missions connexes	475 052,70	379 498,10
Total	59 906 384,18	48 194 069,80

Remarque: dans les deux domaines où les paiements dépassent les engagements, certains paiements concernent des engagements effectués avant 2007.

Aperçu de la répartition du financement

