

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 28.10.2010  
SEC(2010) 1263 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT**

**Document accompagnant la proposition de règlement (UE) du Parlement européen et du Conseil portant modification du règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime.**

COM(2010) 611  
SEC(2010) 1264

## **DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

### **Résumé du rapport relatif à l'analyse d'impact de la proposition portant modification du règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime**

DG chef de file: MOVE

#### **1. LA PROCEDURE**

Cette proposition fait partie du programme législatif et de travail de la Commission pour 2008 (référence 2008/TREN/047, devenu 2008/MOVE/047).

En 2007, les travaux préparatoires à l'analyse d'impact ont débuté avec la création d'un groupe directeur interservices.

Deux sources d'expertise différentes ont été sollicitées: tout d'abord, comme le prévoit l'article 22 du règlement instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (l'AESM ou l'Agence), le conseil d'administration a commandé une évaluation externe. Sur la base du rapport d'évaluation finale, le conseil d'administration a adopté des recommandations en juin 2008. Ensuite, les services de la Commission ont commandé une étude en vertu d'un contrat-cadre pour la fourniture d'une assistance dans la conduite d'analyses d'impact. Enfin, la stratégie quinquennale de l'Agence, approuvée par le conseil d'administration de l'Agence en mars 2010, a également été prise en compte.

#### **2. LA PROBLEMATIQUE**

L'AESM a été créée en 2002 dans le cadre du deuxième paquet sur la sécurité maritime, dans un effort général pour améliorer la sécurité de la navigation dans les eaux européennes après une série d'accidents maritimes dont certains se sont traduits par des catastrophes environnementales en Europe. L'Agence a débuté ses activités au début 2003. La première année complète d'activités fut 2004.

L'évaluation externe confirme que l'AESM a comblé un vide dans le secteur de la sécurité maritime dans l'Union européenne. En outre, les parties concernées estiment que le règlement portant création de l'Agence et l'Agence elle-même sont d'une grande utilité. Quoi qu'il en soit, l'évaluation a aussi montré que l'efficacité de l'Agence pouvait être encore améliorée dans plusieurs domaines et que certains points gagneraient à être clarifiés. Il faut donc répondre à deux questions différentes:

- 1) dans quelle mesure le règlement portant création de l'Agence constitue-t-il la base appropriée pour que celle-ci s'acquitte de ses tâches comme les principales parties concernées le souhaitent et
- 2) comment résoudre un certain nombre de problèmes liés à son mode d'administration, qui sont apparus au cours des premières années de fonctionnement de l'Agence?

Si rien n'est fait, les divergences entre le règlement portant création de l'Agence et la nouvelle législation de l'UE en matière de sécurité maritime entraîneront des incertitudes quant aux tâches dévolues à l'Agence, et un manque de visibilité («qui fait quoi?»). C'est pourquoi il faut définir plus précisément les tâches de l'Agence et sa mission d'assistance à la Commission et aux États membres, au vu de divers développements récents (troisième paquet sur la sécurité maritime, politique maritime intégrée de l'UE et, plus particulièrement, réflexion sur un corps européen de garde-côtes, activités de recherche dans le domaine maritime, rôle de l'UE dans des organisations internationales compétentes en matière de transport maritime et relations avec des pays voisins). Il faut également veiller à ce que l'Agence réponde aux attentes légitimes de ses partenaires dans le futur également, en suivant les évolutions dans le secteur de la sécurité maritime.

La deuxième question à traiter dans cette révision est l'administration de l'Agence. Ces dernières années, l'expérience a montré qu'il fallait clarifier certaines dispositions concernant l'administration de façon à mieux définir les rôles et responsabilités de l'Agence, du conseil d'administration, des États membres et de la Commission. L'Agence assume actuellement un double rôle entre, d'une part, le contrôle des États membres dans le cadre des inspections et visites et, d'autre part, la fourniture d'une assistance technique, de formations et de services de soutien aux États membres dans le domaine maritime. De plus, les membres du conseil d'administration qui représentent les États membres risquent de se retrouver devant un conflit d'intérêts. D'un côté, en tant que membres du conseil, ils décident des activités et ressources de l'Agence, de l'autre, ils représentent les administrations nationales, qui font elles-mêmes l'objet de visites et d'inspections par l'Agence qui vérifie la conformité des réglementations et pratiques nationales avec le droit de l'UE applicable. Les dispositions de fond posent des problèmes qui appellent des mesures correctrices.

### 3. LES OBJECTIFS

L'objectif général est d'améliorer la sécurité et la sûreté de la navigation maritime, ainsi que la prévention de la pollution par les navires et l'intervention en cas de pollution, afin de renforcer la sécurité des citoyens, des eaux et des côtes de l'Europe.

Le premier objectif spécifique est d'établir une corrélation plus étroite entre les tâches confiées à l'Agence en vertu de son règlement constitutif et les différentes composantes de la législation de l'UE en matière de sécurité maritime. L'extension des tâches de l'Agence à de nouveaux aspects de la sécurité et de la sûreté maritimes, de la prévention de la pollution et de l'intervention en cas de pollution, peut être un moyen d'atteindre cet objectif. Le deuxième objectif spécifique est de remédier aux problèmes liés à l'administration de l'Agence, qui sont apparus dans les premières années d'existence de l'Agence, afin de mieux déterminer les responsabilités des différents intervenants (Agence, conseil d'administration, Commission et États membres). Le troisième objectif spécifique, enfin, est d'améliorer la visibilité de l'UE sur la scène internationale en offrant aux États membres et à la Commission une assistance technique l'aide de moyens modernes, dans tous les domaines d'expertise de l'Agence.

#### 4. L'ANALYSE D'IMPACT

Elle porte sur deux séries d'options, la première concernant les tâches de l'Agence et la seconde concernant l'administration de l'Agence.

Les options suivantes ont été examinées concernant les tâches de l'Agence:

- Option 1: «statu quo» (c'est-à-dire ne pas modifier le règlement 1406/2002);
- Option 2: «minimale» - la révision est limitée aux tâches dévolues à l'Agence et découle de la mise en œuvre du troisième paquet de l'UE sur la sécurité maritime;
- Option 3: «médiane» - la révision englobe l'option 2 et reprend une large part des activités du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (MoU de Paris);
- Option 4: «maximale» - la révision englobe l'option 3 plus de nouvelles tâches dans le domaine de la sécurité, de la recherche et de la politique maritime générale.

Dès le début, le législateur a considéré que les options 2 et 4 étaient compatibles mais cumulatives et que, à l'intérieur de chaque option, un certain nombre de tâches spécifiques devraient être définies et évaluées séparément, ce qui pourrait aboutir à une redéfinition partielle des options.

Concernant les tâches de l'Agence, les incidences économiques, sociales et environnementales qu'auront probablement les options sont réduites en raison de l'ampleur limitée des modifications envisagées. Il n'est pas possible, par ailleurs, de quantifier de manière précise les incidences en question. En effet, la mission principale de l'Agence est de prêter une assistance technique à la Commission et aux États membres et les instruments dont on dispose actuellement ne permettent pas de mesurer la contribution de cette assistance technique à la réalisation des objectifs.

Ainsi, aucune incidence mesurable du point de vue de la concurrence dans le secteur de la navigation maritime n'a pu être établie pour aucune des options, que ce soit en termes de coûts ou de bénéfices. Cependant, l'assistance de l'Agence aux États membres et à la Commission est censée profiter indirectement au secteur maritime, car ces derniers seraient plus à même de mener à bien leurs activités réglementaires. Par définition, l'assistance technique de l'Agence ne doit pas créer de charge administrative ou de coûts pour les États membres. S'il est difficile d'estimer d'éventuelles économies pour les États membres, leurs représentants ont été nombreux, lors de la consultation des parties concernées, à faire savoir qu'ils espéraient que l'assistance technique étendue de l'Agence génère des économies au niveau national. La principale incidence économique constatée est l'augmentation du budget de l'Agence par les crédits administratifs et opérationnels demandés pour accomplir les tâches supplémentaires.

L'incidence sociale est marginale, quelle que soit l'option. Il est possible de conclure à certains effets indirects favorables pour la sécurité et les conditions de travail et de vie des marins et des passagers à bord des navires.

Concernant les incidences sur l'environnement, il est prévu que les options 2 et 4 produisent des effets favorables dans ce domaine puisque les mesures envisagées contribueront à améliorer la sécurité des navires et de la navigation.

L'expérience que l'Agence a acquise dans des activités similaires conduit à conclure qu'elle devrait être efficace, voire très efficace, dans l'exécution de la grande majorité des tâches envisageables. Cela concerne toutes les tâches relevant des options 2 et 3, tandis que les deux tâches liées à la recherche et les deux tâches liées à la coopération avec les pays voisins, qui relèvent de l'option 4, ont été qualifiées de «relativement efficaces», puisque toutes sont des activités relativement nouvelles pour l'Agence. Pratiquement toutes les nouvelles tâches envisageables dans le cadre des options 2 à 4 présentent une valeur ajoutée élevée pour l'UE.

Lorsqu'ils ont évalué la faisabilité des différentes options envisagées, les services de la Commission ont aussi tenu compte des moyens budgétaires disponibles. Les perspectives financières jusqu'en 2013 ne permettent pas de fournir les ressources budgétaires nécessaires à l'Agence pour qu'elle mène à bien toutes les nouvelles tâches possibles et souhaitables. C'est pourquoi les services de la Commission ont dû faire un choix parmi les tâches recensées dans l'analyse d'impact en fonction de leur utilité et de leur valeur ajoutée pour l'UE. Entre-temps, l'Agence a déjà exécuté certaines nouvelles tâches sur la base de son règlement fondateur, dans sa version actuelle, et avec les moyens budgétaires actuellement à sa disposition.

Les options suivantes ont été examinées concernant l'administration de l'Agence:

- Option 1: «statu quo» (c'est-à-dire ne pas modifier le règlement 1406/2002);
- Option 2: révision des aspects liés à l'administration dans le cadre institutionnel d'une Agence réglementaire;
- Option 3: révision en profondeur en vue de transformer le cadre institutionnel dans lequel l'Agence fonctionne actuellement.

La solution radicale présentée dans l'option 3 a été écartée assez tôt car les coûts administratifs de la transformation ont été jugés excessifs. En outre, scinder l'Agence en deux entités distinctes conduirait à une mauvaise utilisation, involontaire et contre-productive, des ressources. Il a donc été décidé de conserver le caractère dit «réglementaire» de l'Agence, dotée d'une grande autonomie à l'intérieur d'une structure unique. Partant du postulat que les points révisés qui ont trait à l'administration de l'Agence n'auraient pas de retombées négatives sur les plans économique, environnemental ou social, il a été décidé de poursuivre avec l'option 2. En effet, il serait illogique de ne pas traiter les aspects liés à l'administration dans le cadre de la révision des tâches dévolues à l'Agence, comme cela aurait été le cas avec l'option 2.

Au vu des délibérations interinstitutionnelles en cours concernant le système des agences de l'UE, il a été décidé, à un stade précoce de la préparation de la proposition, de mettre de côté toute question de nature horizontale (par exemple, la composition du conseil d'administration et la répartition des droits de vote) et de se concentrer sur quelques aspects de l'administration spécifiques à l'AESM (par exemple, l'organisation des inspections par les États membres de l'UE). La

proposition comporte ainsi un nombre limité d'améliorations et de clarifications concernant l'administration de l'Agence.

## **5. CONCLUSION**

Les services de la Commission concluent que l'option 4, qui englobe les options 2 et 3 comme cela est expliqué, a la préférence pour la révision des tâches de l'Agence. Elle garantit en effet que l'Agence continuera à fournir une assistance technique précieuse à la Commission et aux États membres dans tous les domaines relevant de ses compétences. Toutefois, à la lumière de la situation budgétaire, expliquée au point précédent, les services de la Commission ont opté pour une approche plus limitée de l'option 4. Compte tenu de cette situation budgétaire et des évolutions et investissements déjà engagés entre 2008 et 2011, le coût de l'extension de l'AESM est limité à 18 nouveaux postes, qui seront créés progressivement entre 2012 et 2014 et dont 6 devraient être pourvus par l'Agence grâce à un redéploiement interne. L'incidence budgétaire est estimée à environ 3,9 millions d'euros pour la période 2012-2015.