

COM(2023) 269 FINAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 04 juillet 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 04 juillet 2023

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

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 2 juin 2023
(OR. en)

10133/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0163(COD)**

**TRANS 222
MAR 81
CODEC 1017**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	1 ^{er} juin 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 269 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 269 final.

p.j.: COM(2023) 269 final



Bruxelles, le 1.6.2023
COM(2023) 269 final

2023/0163 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE)
n° 1406/2002**

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

{SWD(2023) 147 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Les premiers jalons de la politique européenne de sécurité maritime ont été posés au début des années 1990, à la suite des accidents survenus aux pétroliers Aegean Sea (1992) et Brear (1993). La croissance du commerce international et l'approfondissement du marché intérieur de l'Union européenne ont entraîné une augmentation des activités de transport maritime en Europe et dans les eaux qui l'entourent. Dans le même temps, les risques liés aux activités de transport maritime ont été reconnus, d'où la nécessité d'une action européenne plus forte en matière de sécurité maritime. Les règles relatives au contrôle par l'État du port et aux sociétés de classification ont déjà été introduites dans les années 1990. Les efforts déployés à l'échelle de l'Union dans ce domaine ont connu une accélération significative à la suite des accidents survenus aux pétroliers Erika (1999) et Prestige (2002). En causant des dommages extrêmement coûteux à l'environnement, ainsi qu'aux secteurs de la pêche et du tourisme, ces accidents ont mis en évidence la nécessité d'améliorer le cadre juridique de l'Union en matière de sécurité maritime et le besoin de mesures pratiques pour prévenir la pollution et lutter contre ce phénomène. L'accident survenu au pétrolier Erika a conduit aux propositions des paquets «sécurité maritime» *Erika I* [COM(2000) 142 final] et *Erika II* [COM(2000) 802 final]. Ces paquets comprenaient respectivement un ensemble de mesures à court terme et un ensemble d'actions à long terme plus complexes visant à renforcer la politique européenne de sécurité maritime.

En particulier, le paquet *Erika II* prévoyait la création de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) (ci-après l'«Agence»), chargée de soutenir l'action de la Commission et des États membres de l'Union dans l'application et le contrôle de la législation de l'Union dans le domaine de la sécurité maritime, ainsi que dans l'évaluation de l'efficacité des mesures en place. L'AESM a donc été instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du 27 juin 2002 en vue d'assurer «un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime et de prévention de la pollution causée par les navires dans la Communauté».

Après l'adoption dudit règlement, des modifications successives ont progressivement élargi les objectifs et les tâches de l'Agence afin d'adapter ses activités à l'évolution de la politique maritime de l'Union. Le règlement (CE) n° 1406/2002 a été modifié à cinq reprises depuis 2002, principalement en raison des changements apportés à la législation maritime de l'Union.

En 2017, l'AESM a fait l'objet d'une évaluation externe, au terme de laquelle il a été conclu que si les objectifs, les activités et les résultats de l'AESM étaient satisfaisants, des modifications de son mandat pourraient être nécessaires afin de l'adapter aux évolutions de la législation, du secteur et des nouvelles priorités politiques.

En outre, le pacte vert pour l'Europe annoncé en décembre 2019 a mis l'accent sur la nécessité d'accélérer la transition vers une économie zéro pollution et neutre pour le climat, y compris par le passage à une mobilité durable avec des changements significatifs vers des carburants plus propres et un transport plus durable dans le secteur maritime. Cette nouvelle stratégie s'appuie sur les règles introduites en 2012 concernant la teneur en soufre des

combustibles marins¹ et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO₂ en 2015². Pour y parvenir, la Commission a adopté en décembre 2020 sa stratégie de mobilité durable et intelligente, qui comprend la révision du règlement instituant l'AESM («action 77» du plan d'action accompagnant la stratégie³).

Le mandat de l'Agence doit être révisé pour les raisons suivantes: 1) il ne tient pas correctement compte du champ d'activités actuel de l'AESM en raison de l'évolution des besoins du secteur maritime et du nouveau cadre réglementaire de l'Union dans ce domaine; 2) les dispositions administratives et financières du mandat ne tiennent pas compte du dernier cadre réglementaire de l'Union sur la gouvernance des agences; et 3) l'Agence est confrontée à des ressources limitées pour remplir à la fois ses tâches actuelles et les nouvelles tâches et activités découlant des besoins du secteur, tels que la transition verte, ou de l'évolution de la législation, avec notamment le nouveau paquet sur la sécurité maritime.

La proposition de révision du mandat de l'AESM vise: 1) à mieux ancrer et à intégrer les tâches et objectifs actuels de l'Agence dans le règlement l'instituant afin que cette dernière soit légalement mandatée pour les remplir et apporter aux États membres et à la Commission l'assistance technique, opérationnelle et scientifique nécessaire pour assurer la sécurité et la sûreté maritimes, ainsi que la transition verte et numérique du secteur; 2) à veiller à ce que le règlement instituant l'AESM soit à l'épreuve du temps en prévoyant suffisamment de souplesse pour intégrer de nouvelles tâches qui répondent à l'évolution des besoins du secteur maritime; et 3) à veiller à ce que l'Agence dispose de ressources humaines et financières suffisantes pour remplir son rôle.

Depuis 2002, date à laquelle le règlement instituant l'AESM a été adopté, plusieurs évolutions ont eu lieu dans le secteur maritime. En conséquence, le règlement instituant l'Agence a été modifié à cinq reprises, la modification de 2013 établissant une distinction entre les tâches principales et les tâches accessoires qui est devenue obsolète. En outre, les règles relatives à la gouvernance administrative et financière des agences de l'Union ont également été modifiées depuis la dernière modification substantielle de l'acte instituant l'Agence en 2013. Cette structure obsolète du mandat, combinée à la nécessité d'intégrer les nouvelles tâches de l'AESM dans les domaines de la sécurité maritime, de la durabilité, de la décarbonation, de la sûreté et de la cybersécurité, de la surveillance et de l'assistance dans la gestion des crises, appelle à l'élaboration d'un nouveau règlement relatif à l'AESM pour remplacer le règlement l'instituant.

Un nouveau règlement contribuera également à clarifier la structure de l'acte juridique (en supprimant la distinction entre les tâches principales et les tâches accessoires et en introduisant de nouvelles tâches dans chaque domaine d'action de l'Agence). En conséquence, le nouveau règlement maintiendra les tâches qui sont déjà prises en

¹ Directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins, déjà remplacée par la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

² Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.

³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente: mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final].

considération dans le mandat précédent de l'Agence tout en intégrant les nouvelles tâches et en mettant à jour les dispositions administratives et financières, en les alignant sur le nouveau cadre.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Le règlement charge l'AESM de fournir une assistance technique et opérationnelle aux États membres et à la Commission dans un large éventail d'activités découlant de divers textes législatifs dans le domaine maritime.

En ce qui concerne la sécurité maritime, le règlement tient compte de l'assistance fournie par l'AESM à la Commission et aux États membres dans la mise en œuvre de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon, de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port et de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes. La révision tient compte des nouvelles propositions de la Commission visant à modifier ces trois directives. En outre, le règlement a également des liens avec la législation de l'Union sur la sécurité des navires à passagers et l'enregistrement des personnes voyageant à leur bord, notamment la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers et la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté. L'Agence devrait continuer de créer des bases de données et des outils pertinents qui facilitent la mise en œuvre de ces directives et continuer de contribuer activement à la sécurité globale des navires à passagers. En outre, le règlement propose que l'Agence continue de fournir une assistance dans la mise en œuvre des règles relatives aux «organismes agréés», en vertu du règlement (CE) n° 391/2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires, ainsi que de la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins et de la directive (UE) 2022/993 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

Dans le domaine de la durabilité, l'Agence devrait poursuivre et accroître son assistance dans la mise en œuvre des nouvelles règles proposées sur la pollution causée par les navires⁴ et sur l'introduction de sanctions en cas d'infractions, tout en continuant à faciliter la mise en œuvre de la directive complémentaire (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires. La proposition charge également l'Agence de continuer de faciliter la mise en œuvre de la directive 2008/56/CE établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre «stratégie pour le milieu marin») et la directive (UE) 2016/802 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides. Enfin, la proposition tient compte des tâches actuellement accomplies par l'Agence afin de faciliter la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013 relatif au recyclage des navires.

Dans le domaine de la décarbonation du secteur du transport maritime, l'Agence devrait assister la Commission et les États membres dans la mise en œuvre des nouvelles règles concernant l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur du transport maritime et celles découlant de l'extension du système d'échange de quotas

⁴ 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).

d'émission de l'Union à ce secteur⁵. Ces activités s'ajouteront aux services que l'Agence fournit déjà. Cette dernière continuera d'être tenue de fournir à la Commission et aux États membres une assistance dans la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime.

Dans le domaine de la sûreté, le règlement propose que l'Agence continue d'assister la Commission dans la mise en œuvre du règlement (CE) n° 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

En ce qui concerne le suivi du positionnement des navires et la surveillance en mer, la proposition est cohérente avec les tâches que l'Agence accomplit déjà dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.

Enfin, la proposition est cohérente avec les tâches confiées à la Commission en vertu du règlement (UE) 2019/1239 établissant un système de guichet unique maritime européen (EMSWe), qui charge l'Agence de continuer d'assister la Commission dans l'accomplissement de ces tâches.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition facilite la mise en œuvre de la politique et des priorités politiques de l'Union telles qu'elles sont énoncées dans le pacte vert pour l'Europe, la stratégie de mobilité durable et intelligente et le paquet «Ajustement à l'objectif 55». Elle est également cohérente avec les actions récentes annoncées dans le domaine de la sûreté maritime et avec la nouvelle communication de la Commission européenne et du haut représentant adoptée sur une stratégie de sûreté maritime renforcée de l'Union visant à assurer une utilisation pacifique des mers et à protéger le domaine maritime contre les nouvelles menaces⁶.

2. **BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

- **Base juridique**

Le titre VI (articles 90 à 100) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) établit la prérogative de l'Union de prendre des dispositions dans le cadre de la politique commune des transports et, par conséquent, l'Union a le droit d'agir en vertu du traité en instituant l'Agence européenne pour la sécurité maritime. Conformément à l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, le législateur de l'Union peut établir les dispositions appropriées pour la navigation maritime. L'article 91, paragraphe 1, point a), du TFUE prévoit que l'Union est compétente dans le domaine des transports pour établir des règles communes applicables aux transports internationaux. Dans cette optique, le règlement proposé serait fondé sur l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, qui a servi de base juridique au règlement (CE) n° 1406/2002.

⁵ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

⁶ Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil sur la mise à jour de la stratégie de sûreté maritime de l'UE et de son plan d'action «Renforcement de la stratégie de sûreté maritime de l'UE pour faire face à l'évolution des menaces dans le domaine maritime» [JOIN(2023) 8 final].

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Le principe de subsidiarité est pleinement respecté étant donné qu'une intervention de l'Union est nécessaire pour aider les États membres et la Commission à atteindre le niveau requis de sécurité maritime, de sûreté maritime et de protection du milieu marin au sein de l'Union.

En outre, l'efficacité des activités de l'Agence a été reconnue depuis sa création en 2002 et il est admis qu'il est nécessaire de créer une agence de l'Union décentralisée qui fournit une assistance à la Commission et aux États membres dans les domaines d'action concernés. En effet, sans l'AESM, de nombreuses tâches découlant des actes législatifs de l'Union dans le domaine maritime ne pourraient pas être exécutées au même niveau de qualité ou il existe un risque de duplication des efforts entre les États membres.

- **Proportionnalité**

La proposition est proportionnée, car il s'agit du seul moyen d'apporter les changements nécessaires au mandat de l'Agence.

L'action menée à l'échelle de l'Union n'a pas pour but de se substituer aux actions ou aux autorités nationales, ni de remettre en question leur utilité. La proposition ne prévoit pas de nouvelles tâches pour l'Agence, à l'exception de celles que cette dernière a déjà accomplies au cours des années précédentes afin d'assister la Commission et les États membres dans la mise en œuvre des domaines d'action concernés, ainsi que des nouvelles tâches découlant du paquet «Ajustement à l'objectif 55» et du paquet maritime. Par conséquent, la proposition vise à mieux tenir compte, en termes juridiques, de la situation actuelle.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que la présente proposition vise à remplacer un règlement existant, un règlement est considéré comme l'instrument le plus approprié.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Le mandat de l'AESM a fait l'objet de deux évaluations externes, respectivement en 2008 et en 2017. La première s'est révélée globalement positive à l'égard de l'Agence, concluant qu'elle avait «comblé une lacune dans le domaine de la sécurité maritime au sein de l'Union européenne»⁷. Elle a présenté une série de 11 recommandations, dont il est ressorti de l'évaluation de 2017 qu'elles avaient été pleinement mises en œuvre. Cette dernière, qui portait sur la période 2013-2016, a confirmé à nouveau l'évaluation globalement positive de l'Agence faite au terme de la première, concluant que l'AESM contribuait de manière déterminante à «un milieu maritime plus sûr et plus sécurisé ainsi qu'à une capacité accrue des États membres à prévenir la pollution marine et à lutter contre ce phénomène»⁸.

⁷ COWI, «Evaluation of the European Maritime Safety Agency», avril 2008, p. 60 (pdf uniquement disponible en anglais).

⁸ Ramboll Management Consulting, «Evaluation on the Implementation of the Regulation (EC) No 1406/2002 Establishing EMSA», mai 2017, p. 156 (<http://www.emsa.europa.eu/publications/item/3092-emsa-guidance-on-the-inventory-of-hazardous-materials-3092.html>) (uniquement disponible en anglais).

Malgré ces appréciations globalement positives, l'évaluation de 2017 a souligné qu'à l'avenir, un mandat renforcé serait probablement nécessaire pour permettre à l'AESM de mieux soutenir la Commission et les États membres et, indirectement, l'industrie maritime. Dans l'ensemble, l'évaluation de 2017 a conclu qu'«une interruption ou une réduction du mandat de l'AESM aurait des répercussions négatives importantes sur la sécurité et la sûreté maritimes en Europe»⁹.

Une évaluation spécifique du rapport coût-efficacité des services de lutte contre la pollution par les hydrocarbures de l'AESM a également été réalisée en 2017¹⁰. Il est ressorti de cette dernière que l'AESM s'était acquittée de manière satisfaisante de son mandat consistant à fournir une assistance et un soutien opérationnels dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures. En particulier, les activités de l'Agence à cet égard ont été jugées efficaces au regard des coûts par rapport aux conséquences économiques qui résulteraient d'un manque de capacité de sa part à lutter contre une pollution par les hydrocarbures et à l'empêcher d'atteindre le littoral. L'évaluation a donné lieu à une série de recommandations visant à améliorer la lutte opérationnelle.

Enfin, la Commission a effectué un bilan de qualité de la stratégie de transport maritime de l'Union européenne de 2009 (2018)¹¹. Cet examen a permis de souligner la contribution de l'AESM au rôle joué par l'Union dans le secteur du transport maritime, grâce à la formation, au renforcement des capacités, à l'assistance technique et aux bases de données communes. Le rapport souligne en particulier la valeur ajoutée de l'AESM en ce qui concerne son rôle dans l'hébergement de systèmes au niveau de l'Union, tels que SafeSeaNet, Thetis et, dans une moindre mesure, la base de données de la plateforme européenne d'informations sur les accidents de mer (European Marine Casualty Information Platform; EMCIP) pour les enquêtes sur les accidents, ainsi que dans la promotion de ces systèmes. Dans ce contexte, au terme de son bilan de qualité, la Commission a recommandé de continuer de renforcer les capacités de l'AESM, en mettant l'accent sur la promotion des systèmes numériques, des applications et des bases de données de l'AESM, ainsi que sur l'investissement dans ces outils.

- **Consultation des parties intéressées**

Les principales activités de consultation réalisées à l'appui de la proposition actuelle ont été les suivantes:

⁹ Ramboll Management Consulting, «Evaluation on the Implementation of the Regulation (EC) No 1406/2002 Establishing EMSA», mai 2017, p. 155 (<http://www.emsa.europa.eu/publications/item/3092-emsa-guidance-on-the-inventory-of-hazardous-materials-3092.html>) (uniquement disponible en anglais).

¹⁰ Ramboll Management Consulting, «Study on the Cost Effectiveness and Efficiency of EMSA's Oil Pollution Response Services», avril 2017 (<https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/2018-cost-effectiveness-and-efficiency-of-emsa-oil-pollution-response-services.pdf>) (uniquement disponible en anglais).

¹¹ «Maritime Transport Fitness Check of the legislation on flag State responsibilities, accident investigation, port State control, the vessel traffic monitoring and information system and, the reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of Member States», document de travail des services de la Commission, mai 2018 (<https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/3rd-mobility-pack/swd20180228-fitness-check.pdf>) (uniquement disponible en anglais).

- une consultation publique ouverte, organisée par la Commission du 28 mars 2022 au 20 juin 2022. La contribution des parties intéressées a toutefois été faible, puisque seuls 15 répondants y ont participé;
- deux enquêtes ciblées auprès des parties intéressées afin de recueillir des informations spécifiques, l'une sur la liste des tâches possibles à inclure dans le nouveau mandat, avec 122 réponses provenant principalement d'autorités des États membres, et l'autre sur les estimations de coûts concernant les économies réalisées en accomplissant les tâches à l'échelle de l'Union plutôt que dans chaque État membre. La première enquête en ligne s'est tenue de mars 2022 à avril 2022 et la seconde de novembre 2022 à décembre 2022;
- un total de 26 entretiens ciblés avec des représentants des principales parties intéressées au niveau de l'Union, organisés par le consultant chargé de l'évaluation externe, de manière intermittente entre janvier 2022 et juillet 2022, afin de répondre à des demandes d'informations spécifiques;
- deux ateliers réunissant des experts du secteur maritime, organisés par le contractant chargé de l'évaluation externe le 13 décembre 2021 et le 4 mars 2022, et portant sur divers aspects de la révision;
- des activités de consultation ciblées supplémentaires organisées par la Commission afin de consulter les États membres sur les mesures et de valider l'état d'avancement de la révision. Ces activités se sont déroulées dans le cadre de deux réunions du comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (2 juin 2022 et 29 novembre 2022) et d'un atelier avec les directeurs maritimes des États membres (17 mai 2022);
- les avis des parties prenantes étaient cohérents avec la nécessité de mieux intégrer les tâches actuelles de l'Agence dans son mandat, qui a été jugé par la majorité comme étant obsolète, en particulier dans les domaines de la durabilité, de la décarbonation et de la numérisation du secteur maritime.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La proposition se fonde sur une évaluation externe des problèmes liés au mandat actuel de l'Agence et des tâches qui doivent être correctement intégrées, tandis qu'une plus grande partie a été consacrée aux tâches qui devraient être élargies afin que l'Agence soutienne mieux les États membres et le secteur face aux défis futurs, en particulier les transitions verte et numérique du secteur.

- **Analyse d'impact**

La proposition envisage de modifier le règlement instituant l'AESM uniquement en raison d'obligations qui ont déjà été introduites ou qui ont été proposées par d'autres actes législatifs et qui doivent, par conséquent, être mieux prises en considération sur le plan juridique. Elle intègre également les tâches actuelles de l'AESM qui ne sont pas spécifiquement mentionnées dans son mandat, bien qu'elles constituent désormais une part plus importante de ses prestations.

Bien qu'il ait été initialement prévu que la révision fasse l'objet d'une analyse d'impact, il est finalement apparu que l'objectif privilégié, également par les parties intéressées, n'était pas de modifier fondamentalement le rôle de l'Agence en la transformant en une agence de régulation, mais plutôt de mieux tenir compte de son rôle actuel et des tâches qu'elle a

accomplies sur le fondement des mécanismes de flexibilité qui sont déjà inclus dans son mandat.

Les considérations ci-dessus ont conduit à la conclusion qu'il n'y avait pas d'options, offrant des solutions matériellement différentes, à prendre en considération dans une analyse d'impact et qu'un alignement sur la base des tâches émanant d'autres actes législatifs ou déjà accomplies par l'Agence, grâce à la flexibilité que lui confère son mandat, était considéré comme plus approprié. Par conséquent, conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation de la Commission, aucune analyse d'impact exhaustive n'a été réalisée.

La proposition est toutefois accompagnée d'un document de travail des services de la Commission qui fournit des informations générales sur l'Agence et explique les raisons pour lesquelles il est nécessaire de modifier le règlement l'instituant et d'élargir ses tâches, en précisant les ressources proposées pour chacune d'entre elles.

Ce document de travail décrit la réelle nécessité d'actualiser et d'améliorer le mandat afin de mieux intégrer les tâches actuelles de l'Agence et les tâches qu'elle devrait accomplir dans les années à venir, conformément aux priorités de l'Union et aux besoins des États membres et du secteur.

- **Droits fondamentaux**

La révision en tant que telle n'a aucune incidence directe sur les droits fondamentaux. Les données collectées par et pour l'Agence sont des données statistiques, tandis que les données collectées pour les gens de mer sont anonymes. Par conséquent, la proposition n'a aucune incidence sur le droit visé à l'article 8 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (protection des données à caractère personnel). Elle n'en a pas non plus sur les autres droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La présente proposition législative aurait une incidence sur le budget et les besoins en personnel de l'Agence tels qu'ils sont actuellement prévus dans le cadre financier pluriannuel (CFP) et qui se révèlent insuffisants pour les tâches que l'Agence devrait accomplir. On estime qu'un budget supplémentaire de 50,997 millions d'EUR et 33 postes supplémentaires seraient nécessaires pour le reste de la période du CFP afin de garantir que l'Agence dispose des ressources nécessaires à l'exécution de son mandat révisé. Par conséquent, les tâches de l'Agence prises en considération dans la présente proposition législative nécessitent des renforts financiers et humains supplémentaires par rapport aux ressources prévues dans le CFP 2021-2027 adopté, qui prévoit une augmentation annuelle de 2 % de la contribution de l'Union à l'Agence.

L'incidence budgétaire des ressources financières supplémentaires allouées à l'Agence sera contrebalancée par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre de la rubrique 1 et devrait également stabiliser les besoins en ressources de l'Agence sur la période 2021-2027. L'Agence s'est également engagée sur un plan de redéploiement interne couvrant une partie des besoins afin de renforcer les tâches proposées par la présente proposition au moyen d'une restructuration interne de sept postes. Avant de proposer un renforcement des tâches nécessitant des ressources supplémentaires, la Commission, avec l'assistance de l'Agence, continuera d'examiner les activités et les ressources de l'AESM afin

de s'assurer que toutes les possibilités de redéploiement au sein de l'Agence sont exploitées à l'avenir.

Les calculs détaillés relatifs aux incidences budgétaires et aux ressources humaines et administratives requises aux fins de la présente proposition sont intégrés dans la fiche financière législative.

L'incidence budgétaire décrite dans le présent point et dans la fiche financière législative annexée comprend l'incidence budgétaire complète du nouveau règlement instituant l'AESM et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002, ainsi que l'incidence budgétaire des révisions suivantes: i) la révision de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon; ii) la révision de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port; iii) la révision de la directive 2009/18/CE relative aux enquêtes sur les accidents; et iv) la révision de la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires. L'incidence budgétaire de ces quatre dernières propositions est décrite plus en détail dans chacune des fiches financières législatives respectives.

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est donnée à titre indicatif, sans préjudice de l'accord sur le futur CFP.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

Le suivi et l'évaluation du mandat de l'Agence seraient en grande partie assurés par les mécanismes applicables en vertu du présent règlement. L'article 41 prévoit une évaluation qui porte, notamment, sur l'incidence, l'efficacité et l'efficience de l'action de l'Agence et de ses méthodes de travail, et qui peut étudier la nécessité éventuelle de modifier la structure, le fonctionnement, le domaine d'action et les tâches de l'Agence, ainsi que les incidences financières d'une telle modification. Outre cette évaluation, la Commission obtiendra des données grâce à sa représentation aux réunions du conseil d'administration de l'Agence et à sa supervision, aux côtés des États membres, des travaux de l'Agence.

• Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition

Le présent point contient des observations et des explications sur les principales dispositions du nouveau règlement sur l'AESM, le cas échéant en relation avec les modifications apportées au texte original du règlement (CE) n° 1406/2002.

CHAPITRE I OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET OBJECTIFS

Articles 1^{er} et 2: un article sur l'objet et le champ d'application a été introduit, ainsi qu'un article distinct sur les objectifs de l'Agence. Ces deux articles tiennent compte de l'ancien article 1^{er} sur les objectifs qui ont été révisés afin d'intégrer les nouvelles tâches de l'Agence dans les domaines de la durabilité, de la décarbonation, de la numérisation, de la surveillance et de l'appréciation de la situation maritime.

CHAPITRE II TÂCHES DE L'AGENCE

Ce nouveau chapitre décrit les tâches de l'Agence en supprimant la distinction entre les tâches principales et les tâches accessoires et en adoptant plutôt une approche thématique allant de la fourniture d'une assistance horizontale à l'exécution de tâches dans les domaines de la

sécurité maritime, de la durabilité, de la décarbonation, de la sûreté et de la cybersécurité, de la surveillance maritime et des crises, de la numérisation et de la simplification, ainsi que des visites et des inspections.

L'article 3 reprend la flexibilité de l'article 2 du mandat précédent afin que l'Agence puisse apporter une assistance technique et opérationnelle à la Commission et aux États membres pour toute tâche relevant de ses compétences. L'article prévoit une assistance à la Commission aux fins de l'élaboration de nouveaux actes législatifs, mais aussi de tout autre acte législatif assignant à la Commission des tâches pour lesquelles elle pourrait avoir besoin de l'assistance de l'Agence, ce qui correspond aux tâches visées à l'article 2, paragraphe 2, points a) à d), du mandat précédent. Il prévoit également la fourniture d'une assistance opérationnelle et technique aux États membres pour toute tâche relevant des objectifs de l'Agence correspondant à l'article 2, paragraphe 3, points a) et b), du mandat précédent. Cet article vise à conférer une certaine souplesse au mandat et à le rendre apte à s'adapter aux nouvelles tâches qui pourraient découler de la législation future dans le domaine des besoins du secteur.

L'article 4 énonce les tâches de l'Agence dans le domaine de la sécurité maritime, en conservant celles prescrites à l'article 2, paragraphe 4, points c) et e), du mandat précédent. Il reprend également les activités de l'Agence prévues dans d'autres actes législatifs, notamment le contrôle par l'État du pavillon et le contrôle par l'État du port tels qu'il est proposé de les modifier, la législation sur la sécurité des navires à passagers, les organismes agréés, y compris l'article 2, paragraphe 3, point c), du mandat précédent, la directive relative aux équipements marins et les travaux sur les navires autonomes.

L'article 5 énonce les tâches de l'Agence dans le domaine de la durabilité, en conservant celles de l'article 2, paragraphe 3, points d), f) et g), et de l'article 2 *bis*, paragraphe 2, points a) et e), du mandat précédent. Il intègre également les changements apportés par la nouvelle proposition de directive sur la pollution causée par les navires et les travaux actuels de l'Agence concernant les installations de réception portuaires, les émissions de soufre et de NO_x et la législation sur le recyclage des navires.

L'article 6 énonce les tâches de l'Agence aux fins de la décarbonation du secteur du transport maritime, modifiant et élargissant la tâche décrite à l'article 2 *bis*, paragraphe 2, point b), du mandat précédent. Il expose les tâches de l'Agence dans le cadre du règlement «FuelEU Maritime», de l'extension du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) au transport maritime et de la législation relative à la surveillance, à la déclaration et à la vérification, tout en chargeant l'Agence de continuer de soutenir les efforts entrepris par la Commission et les États membres afin de réduire les gaz à effet de serre du secteur du transport maritime, tant au sein de l'Union que dans le cadre des efforts menés par l'Union au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI).

L'article 7 énonce les tâches de l'Agence en matière de sûreté et de cybersécurité dans le secteur maritime, en tenant compte de la tâche visée à l'article 2, paragraphe 2, point b), du mandat précédent, ainsi que de la contribution de l'Agence au renforcement de la résilience contre les menaces de cybersécurité.

L'article 8 expose les tâches de l'Agence dans le domaine de la surveillance maritime et des crises maritimes, en tenant compte des tâches visées à l'article 2, paragraphe 4, points a), b) et i), et à l'article 2 *bis*, paragraphe 2, points c) et d), du mandat précédent. L'article propose également que le centre d'appréciation de la situation maritime de l'Agence, qui joue déjà un

rôle crucial dans l'assistance apportée en période de crise, soit opérationnel 24 heures sur 24 et sept jours sur sept.

L'article 9 énonce les tâches de l'Agence dans le domaine de la numérisation et de la simplification, en tenant compte des tâches visées à l'article 2, paragraphe 4, point d), et à l'article 2 *bis*, paragraphe 2, points a) et b), du mandat précédent. Il intègre également les tâches de l'Agence consistant à assister la Commission dans la mise en œuvre du système de guichet unique maritime européen (EMSWe).

L'article 10 intègre les tâches visées à l'article 3 du mandat précédent sur les visites et les inspections que l'Agence devrait effectuer. Il prévoit également une certaine souplesse afin de permettre à l'Agence de fournir une assistance à toute autre inspection dans le domaine du transport maritime pour laquelle la Commission pourrait avoir besoin d'une telle assistance.

CHAPITRE III AUTRES TÂCHES DE L'AGENCE EN MATIÈRE DE RELATIONS INTERNATIONALES ET DE COOPÉRATION EUROPÉENNE CONCERNANT LES FONCTIONS DE GARDE-CÔTES

L'article 11 énonce les tâches visées à l'article 2, paragraphe 4, point h), et à l'article 2, paragraphe 5, du mandat précédent, ainsi que l'assistance plus large de l'Agence à la Commission et au Service européen pour l'action extérieure en ce qui concerne les pays tiers.

L'article 12 reproduit l'article 2 *ter* du mandat précédent et l'article 13 énonce et régit les activités de communication de l'Agence.

Les CHAPITRE IV et CHAPITRE V (articles 14 à 26) fixent les règles relatives à l'organisation de l'Agence. Les règles se fondent sur le règlement (CE) n° 1406/2002. Les modifications apportées aux règles énoncées dans ces chapitres sont dues à la mise en œuvre de la déclaration conjointe de la Commission, du Parlement européen et du Conseil sur les agences décentralisées et l'approche commune (2012). Les principales modifications concernent l'introduction d'un mécanisme de flexibilité en ce qui concerne les diverses demandes d'assistance ou la mise en œuvre de certaines tâches, qui permet tout d'abord au conseil d'administration de procéder à un travail de réflexion et d'analyse sur les ressources humaines et financières disponibles dans le cadre de la programmation annuelle et pluriannuelle (article 17) et d'un conseil exécutif (article 21). En particulier:

l'article 14 définit la structure de l'Agence. Les articles 15 à 20 définissent la composition, les fonctions et les méthodes de travail du conseil d'administration. Ils se fondent sur les articles 10 à 14 du règlement (CE) n° 1406/2002 et sur l'approche commune. L'article 17 (Programmes de travail annuel et pluriannuel) constitue un nouvel article distinct sur les programmes de travail, jugé utile à des fins de clarté conformément à la déclaration conjointe.

L'article 21 définit les règles applicables au conseil exécutif, qui assiste le conseil d'administration et prépare ses réunions.

Les articles 22 et 23 définissent la procédure de nomination et les responsabilités du directeur exécutif et se fondent sur les articles 15 et 16 du règlement (CE) n° 1406/2002 et sur l'approche commune.

L'article 24 reproduit l'article 17 du mandat précédent.

Le CHAPITRE VI (articles 25 à 29) énonce les dispositions financières. Ces dispositions ont été adaptées aux derniers règlements financiers¹². Les modifications apportées aux dispositions financières par rapport au règlement (CE) n° 1406/2002 sont dues à la mise en œuvre de l'approche commune et de la réglementation financière actuellement applicable aux agences décentralisées de l'Union. Les modifications apportées aux procédures budgétaires ainsi qu'à la présentation des comptes et à la décharge sont mineures. La principale modification par rapport au mandat précédent concerne l'article 26, qui permettrait à l'Agence de percevoir des redevances pour certaines tâches. Il appartiendra à l'Agence de décider ultérieurement, une fois que le présent règlement sera applicable, si elle utilisera ou non cette possibilité, tandis que le montant de la redevance pour les services fournis aux pays tiers et à l'industrie maritime sera fixé par la voie d'un acte d'exécution, conformément à l'article 33.

Le CHAPITRE VII (articles 30 et 31) énonce les règles applicables au personnel de l'Agence.

Le CHAPITRE VIII (articles 32 à 45) énonce les dispositions générales et finales. Les modifications par rapport au règlement (CE) n° 1406/2002 sont dues à la mise en œuvre de l'approche commune et à des adaptations à une législation plus récente. La plupart de ces dispositions figuraient déjà dans le règlement (CE) n° 1406/2002. Les nouveaux articles 33 et 34 sur la procédure de comité sont nécessaires à la mise en œuvre de la possibilité de percevoir des redevances.

Ce chapitre comprend également des dispositions transitoires (article 43) afin de permettre une transition appropriée entre le mandat précédent et le nouveau sans interruption de service pour l'AESM.

¹² Règlement délégué (UE) 2019/715 de la Commission du 18 décembre 2018 portant règlement financier-cadre des organismes créés en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et du traité Euratom et visés à l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil (JO L 122 du 10.5.2019, p. 1).

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE)
n° 1406/2002**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif 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 ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Un certain nombre de mesures législatives ont été adoptées par l'Union afin de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes, de promouvoir la durabilité, en prévenant également la pollution, et la décarbonation du secteur du transport maritime, et de faciliter l'échange d'informations et la numérisation du secteur maritime. Pour être efficace, une telle législation devrait être appliquée correctement et uniformément dans l'ensemble de l'Union. De cette manière, on pourrait assurer les conditions d'une concurrence équitable, réduire les distorsions qui résultent des avantages économiques liés à l'utilisation de navires non conformes et récompenser les acteurs maritimes sérieux.
- (2) La poursuite de ces objectifs nécessite un travail technique important piloté par un organisme spécialisé. C'est pourquoi il était nécessaire, dans le cadre du deuxième «paquet Erika» en 2002, d'instituer, dans le cadre institutionnel existant et dans le respect des responsabilités et des droits des États membres en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers, une agence européenne chargée d'assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime et de prévention de la pollution causée par les navires.
- (3) Le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil¹⁵ a institué l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après l'«Agence») afin d'assister la Commission et les États membres dans la mise en œuvre effective, à l'échelle de l'Union, de la législation dans les domaines de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution, en effectuant des visites

¹³ JO C du , p. .

¹⁴ JO C du , p. .

¹⁵ 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).

appropriées dans les États membres en vue de contrôler la législation en vigueur et d'assurer la formation et le renforcement des capacités.

- (4) Après la création de l'Agence en 2002, la législation de l'Union dans les domaines de la sécurité maritime, de la durabilité, de la prévention de la pollution et de la sûreté maritime s'est considérablement élargie, ce qui a entraîné cinq modifications du mandat de l'Agence.
- (5) Depuis 2013, l'Agence a continué d'augmenter considérablement ses tâches, soit par l'activation de tâches accessoires pertinentes prescrites à l'article 2 *bis* du règlement (CE) n° 1406/2002, soit par des demandes d'assistance technique à la Commission et aux États membres, en particulier dans le domaine de la décarbonation et de la numérisation du secteur maritime. En outre, les modifications apportées aux directives 2005/35/CE¹⁶, 2009/16/CE¹⁷, 2009/18/CE¹⁸ et 2009/21/CE¹⁹ du Parlement européen et du Conseil ont une incidence directe sur les tâches de l'Agence. Ces directives prévoient notamment l'exécution par l'Agence de tâches relatives à la pollution causée par les navires, le régime de contrôle par l'État du port au niveau de l'Union, les activités des États membres concernant les enquêtes sur les accidents maritimes dans les eaux de l'Union et les obligations des États membres en tant qu'États du pavillon.
- (6) En outre, la gouvernance administrative et financière de l'Agence doit être alignée sur l'accord interinstitutionnel sur la gouvernance des agences décentralisées²⁰ et sur le règlement financier-cadre des organismes décentralisés de l'Union²¹.
- (7) Compte tenu du nombre important de modifications apportées au regard de ce qui précède, il convient d'abroger le règlement (CE) n° 1406/2002 et de le remplacer par un nouvel acte juridique.
- (8) L'Agence a été initialement instituée dans le but de contribuer à l'établissement d'un niveau élevé de sécurité maritime dans l'Union, tout en apportant une assistance dans la prévention de la pollution par les navires et, plus tard, par les installations pétrolières et gazières. Bien que ces objectifs aient été renforcés par l'ajout de la promotion de la sûreté maritime, l'accent mis par l'Agence, ces dernières années, sur le soutien à l'évolution du cadre réglementaire dans le domaine de la décarbonation et de la numérisation du secteur du transport maritime mérite l'ajout de ces domaines dans les objectifs généraux de l'Agence, de façon à ce qu'elle puisse contribuer aux objectifs de la double transition, verte et numérique, de l'industrie maritime. De même, le rôle crucial de l'Agence dans la fourniture d'une appréciation de la situation maritime,

¹⁶ 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, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution (JO L 255 du 30.9.2005, p. 11).

¹⁷ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

¹⁸ Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 131 du 28.5.2009, p. 114).

¹⁹ Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon (JO L 131 du 28.5.2009, p. 132).

²⁰ https://european-union.europa.eu/system/files/2022-06/joint_statement_on_decentralised_agencies_en.pdf

²¹ Règlement délégué (UE) 2019/715 de la Commission du 18 décembre 2018 portant règlement financier-cadre des organismes créés en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et du traité Euratom et visés à l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil (JO L 122 du 10.5.2019, p. 1).

grâce à l'exploitation d'images satellites et de systèmes d'aéronefs télépilotes, justifie l'ajout d'un objectif global pertinent pour l'Agence.

- (9) Ces objectifs devraient définir les domaines dans lesquels l'Agence s'engage à fournir une assistance technique et opérationnelle à la Commission et aux États membres afin de mettre en œuvre les politiques de l'Union dans le domaine maritime.
- (10) Aux fins de la bonne réalisation de ces objectifs, il convient que l'Agence effectue des tâches spécifiques dans le domaine de la sécurité maritime, de la durabilité, de la décarbonation du secteur maritime, de la sûreté et de la cybersécurité dans le secteur maritime, de la surveillance maritime et des crises maritimes, ainsi que de la promotion de la numérisation et de la facilitation des échanges de données dans le domaine maritime.
- (11) Outre les tâches spécifiques, l'Agence devrait fournir une assistance technique horizontale, à la demande de la Commission ou des États membres, aux fins de l'exécution de toute tâche relevant de ses compétences et de ses objectifs, découlant des besoins et évolutions futurs à l'échelle de l'Union. Ces tâches supplémentaires feraient l'objet d'un examen des ressources humaines et financières disponibles, dont le conseil d'administration de l'Agence devrait tenir compte avant de décider de les inclure dans le document unique de programmation de l'Agence dans le cadre de son programme de travail annuel ou pluriannuel. Cette approche est nécessaire afin de garantir que certaines tâches qui constituent l'activité principale de l'Agence peuvent être hiérarchisées en cas de besoin.
- (12) L'Agence se situe à la pointe de l'expertise technique dans ses domaines de compétence et devrait, par conséquent, prévoir des activités de formation et de renforcement des capacités pour les États membres en élaborant des programmes de base communs et en utilisant les outils les plus avancés sur le plan technologique pour les dispenser.
- (13) Il convient d'exploiter davantage cette expertise technique de l'Agence en menant des travaux de recherche dans le domaine maritime et en contribuant aux activités pertinentes de l'Union dans ce domaine. L'Agence devrait contribuer, au moyen d'une approche proactive, à la réalisation des objectifs de renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes, de décarbonation du secteur du transport maritime et de prévention de la pollution causée par les navires. À cet égard, l'Agence pourrait publier des orientations, des recommandations ou des manuels non contraignants susceptibles d'assister la Commission, les États membres et/ou l'industrie maritime dans la réalisation de ces objectifs.
- (14) En ce qui concerne la sécurité maritime, l'Agence devrait élaborer une approche proactive pour déterminer les risques et les défis en matière de sécurité, sur la base de laquelle elle devrait présenter à la Commission, tous les trois ans, un rapport sur les progrès réalisés en matière de sécurité maritime. En outre, l'Agence devrait continuer d'assister la Commission et les États membres dans la mise en œuvre de la législation de l'Union en vigueur, en particulier dans les domaines des obligations de l'État du pavillon et de l'État du port, des enquêtes sur les accidents en mer, de la législation sur la sécurité des navires à passagers, des organismes agréés et des équipements marins. Enfin, l'Agence devrait jouer un rôle proactif dans l'assistance au déploiement de navires de surface autonomes et automatisés. Il est également important de collecter des données supplémentaires dans le domaine de la formation et de la certification des gens de mer et de la convention du travail maritime (2006).
- (15) Depuis la dernière modification substantielle du règlement en 2013, le secteur maritime a fait l'objet d'importantes modifications du cadre législatif en ce qui concerne la durabilité. Outre les tâches que le mandat de l'Agence couvrait jusqu'à présent, telles que la prévention de la pollution par les navires et les installations pétrolières et gazières, principalement grâce à

l'utilisation du système CleanSeaNet, l'Agence devrait continuer d'assister la Commission dans la mise en œuvre de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil²² en intégrant cette tâche dans son mandat actualisé. En outre, il est de plus en plus nécessaire que l'Agence continue de contribuer à la mise en œuvre des éléments qui se rapportent au transport maritime des directives 2008/56/CE²³ et (UE) 2016/802²⁴ du Parlement européen et du Conseil. Ces deux domaines, ainsi que la participation de l'Agence à la collecte, à l'analyse et au partage des données relatives aux émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des navires, revêtent une importance pour la promotion de la durabilité dans le secteur maritime, pour laquelle l'Agence devrait présenter, tous les trois ans, un rapport sur les progrès accomplis.

- (16) Dans le domaine de la décarbonation du secteur du transport maritime, des mesures visant à limiter les émissions maritimes mondiales par l'intermédiaire de l'OMI sont actuellement prises et devraient être encouragées, parmi lesquelles la mise en œuvre rapide de la stratégie initiale de l'OMI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires, adoptée en 2018. Des discussions sont en cours sur les moyens de mettre en pratique cette ambition, y compris sur une révision de la stratégie initiale. À l'échelle de l'Union, un ensemble de politiques et de propositions législatives visant à favoriser la décarbonation et à promouvoir la durabilité du secteur maritime ont été élaborées, comme en témoignent notamment le pacte vert pour l'Europe, la stratégie de mobilité durable et intelligente, le paquet «Ajustement à l'objectif 55» et la stratégie «zéro pollution». Par conséquent, le mandat de l'Agence devrait tenir compte de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime.
- (17) À cet égard, l'Agence devrait continuer d'assister la Commission et les États membres dans la mise en œuvre, non seulement du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil²⁵, mais aussi des nouvelles mesures réglementaires visant à décarboner le secteur du transport maritime, telles qu'elles découlent du paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55», comme le règlement [...] relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et les éléments qui se rapportent au transport maritime de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil²⁶ établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté. L'Agence devrait continuer d'être à la pointe de l'expertise à l'échelle de l'Union afin de faciliter la transition du secteur vers des carburants renouvelables et bas carbone en menant des travaux de recherche et en formulant des orientations sur l'adoption et le déploiement de sources énergétiques de substitution durables pour les navires, dont l'alimentation électrique à quai des navires, et en ce qui concerne le déploiement de solutions d'assistance en matière d'efficacité énergétique et de propulsion éolienne. Afin de suivre les progrès réalisés dans le domaine de la décarbonation du secteur du

²² Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (JO L 151 du 7.6.2019, p. 116).

²³ Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre «stratégie pour le milieu marin») (JO L 164 du 25.6.2008, p. 19).

²⁴ Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58).

²⁵ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

²⁶ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

transport maritime, l'Agence devrait faire rapport, tous les trois ans, à la Commission sur les efforts de réduction des gaz à effet de serre et sur les recommandations qu'elle pourrait formuler.

- (18) Dans le domaine de la sûreté maritime, l'Agence devrait continuer de fournir une assistance technique aux inspections effectuées par la Commission dans le cadre du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil²⁷ relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires. Étant donné que le nombre d'incidents de cybersécurité dans le secteur maritime a considérablement augmenté ces dernières années, l'Agence devrait soutenir les efforts de l'Union visant à renforcer la résilience contre les incidents de cybersécurité dans le secteur maritime en facilitant l'échange de bonnes pratiques et d'informations sur les incidents de cybersécurité entre les États membres.
- (19) L'Agence devrait continuer d'héberger le système de suivi des navires et d'information établi en vertu de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil²⁸, ainsi que d'autres systèmes sur lesquels se fonde l'établissement d'une appréciation de la situation maritime. À cet égard, l'Agence devrait continuer de jouer un rôle essentiel dans la gestion du volet «sûreté maritime» du programme Copernicus et d'utiliser les technologies de pointe disponibles, telles que les systèmes d'aéronefs télépilotés, qui fournissent aux États membres et aux autres organes de l'Union un outil utile pour la surveillance et le suivi. Outre ces services, l'Agence a démontré son rôle stratégique en fournissant une appréciation de la situation maritime à l'appui de diverses crises, telles que la COVID-19 et la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine. En conséquence, l'Agence devrait gérer un centre, ouvert 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, qui devrait assister la Commission et les États membres dans ces situations d'urgence.
- (20) La numérisation des données s'inscrit dans le cadre des avancées technologiques en ce qui concerne la collecte et la communication des données afin de contribuer à réduire les coûts et à faire une utilisation efficace des ressources humaines. Le déploiement et l'exploitation de navires de surface autonomes (MASS) et les progrès numériques et technologiques offrent un large éventail de nouvelles possibilités en ce qui concerne la collecte de données et la gestion de systèmes intégrés. Cela crée des possibilités de numérisation, d'automatisation et de normalisation de plusieurs processus, qui permettraient de faciliter la sécurité, la sûreté, la durabilité et l'efficacité des opérations maritimes, y compris les mécanismes de surveillance, à l'échelle de l'Union, en réduisant parallèlement la charge administrative pesant sur les États membres. À cet égard, l'Agence devrait, entre autres, faciliter et promouvoir l'utilisation de certificats électroniques, la collecte, l'enregistrement et l'évaluation de données techniques, l'exploitation systématique des bases de données existantes, y compris leur enrichissement mutuel grâce à l'utilisation d'outils informatiques et d'intelligence artificielle innovants, et, le cas échéant, à la création de bases de données interopérables supplémentaires.
- (21) Afin que l'Agence puisse s'acquitter correctement de ses tâches, il convient que ses fonctionnaires effectuent des visites dans les États membres afin de surveiller le fonctionnement global du système de l'Union visant à assurer la sécurité maritime et la prévention de la

²⁷ Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (JO L 129 du 29.4.2004, p. 6).

²⁸ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

pollution. L'Agence devrait également effectuer des inspections afin d'aider la Commission à évaluer la mise en œuvre effective du droit de l'Union.

- (22) Dans le cadre de l'OMI, de l'Organisation internationale du travail (OIT) et du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982 («mémorandum d'entente de Paris»), la Commission et les États membres peuvent avoir besoin d'une assistance technique et d'une expertise. De même, la Commission peut également avoir besoin de l'assistance technique de l'Agence pour soutenir les pays tiers dans le domaine maritime, notamment en ce qui concerne le renforcement des capacités et les moyens de prévention de la pollution et de lutte contre ce phénomène. Le conseil d'administration de l'Agence devrait être chargé d'adopter une stratégie pour les relations internationales de l'Agence concernant les questions relevant de sa compétence, dans le cadre du document unique de programmation.
- (23) Les autorités nationales exerçant des fonctions de garde-côtes sont chargées d'un large éventail de missions, qui peuvent comprendre la sécurité maritime, la sûreté maritime, la recherche et le sauvetage en mer, le contrôle aux frontières maritimes, le contrôle des pêches maritimes, le contrôle douanier en mer, les missions de police en mer et la protection du milieu marin. Par conséquent, l'Agence, l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes, instituée par le règlement (UE) 2019/1896 du Parlement européen et du Conseil²⁹, et l'Agence européenne de contrôle des pêches, instituée par le règlement (UE) 2019/473 du Parlement européen et du Conseil³⁰, devraient renforcer leur coopération, dans le cadre de leur mandat, tant entre elles qu'avec les autorités nationales investies de fonctions de garde-côtes, afin d'améliorer l'appréciation de la situation maritime et d'étayer une action cohérente et efficace au regard des coûts.
- (24) La mise en œuvre du présent règlement ne devrait avoir aucune incidence sur la répartition des compétences entre l'Union et les États membres ni sur les obligations qui incombent aux États membres au titre des conventions internationales telles que la convention des Nations unies sur le droit de la mer, la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, et d'autres instruments internationaux applicables dans le domaine maritime.
- (25) Afin de rationaliser le processus décisionnel au sein de l'Agence et de contribuer à renforcer l'efficacité et l'efficacités, une structure de gouvernance à deux niveaux devrait être mise en place. À cette fin, les États membres et la Commission devraient être représentés dans un conseil d'administration doté des pouvoirs nécessaires, y compris celui d'établir le budget et d'approuver le document de programmation. Le conseil d'administration devrait donner les orientations générales pour les activités de l'Agence et être associé plus étroitement au suivi des activités de l'Agence, en vue de renforcer la surveillance en matière administrative et budgétaire. Un conseil exécutif de taille réduite devrait être créé avec pour tâche de préparer les réunions du conseil d'administration d'une manière appropriée et d'appuyer son processus

²⁹ Règlement (UE) 2019/1896 du Parlement européen et du Conseil du 13 novembre 2019 relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes et abrogeant les règlements (UE) n° 1052/2013 et (UE) 2016/1624 (JO L 295 du 14.11.2019, p. 1).

³⁰ Règlement (UE) 2019/473 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 sur l'Agence européenne de contrôle des pêches (JO L 83 du 25.3.2019, p. 18).

décisionnel. Les compétences du conseil exécutif devraient être définies dans un mandat adopté par le conseil d'administration et devraient, le cas échéant, comprendre l'émission d'avis et l'adoption de décisions provisoires, sous réserve de l'approbation définitive par le conseil d'administration. L'Agence devrait être dirigée par un directeur exécutif.

- (26) Afin de garantir la transparence des décisions du conseil d'administration, des représentants des secteurs concernés devraient assister à ses réunions, mais sans droit de vote. Les représentants des différentes parties intéressées devraient être nommés par la Commission sur le fondement de leur représentativité à l'échelle de l'Union.
- (27) Afin qu'elle puisse mener à bien ses tâches, l'Agence devrait disposer de la personnalité juridique et d'un budget autonome alimenté principalement par une contribution de l'Union et par des droits et redevances payés par des pays tiers ou d'autres entités. L'indépendance et l'impartialité de l'Agence ne devraient pas être compromises par les contributions financières qu'elle reçoit des États membres, de pays tiers ou d'autres entités. Pour que l'Agence jouisse d'une indépendance garantie dans sa gestion quotidienne et dans ses avis, recommandations et décisions, son organisation devrait être transparente et son directeur exécutif devrait être doté d'une pleine responsabilité. Le personnel de l'Agence devrait être indépendant et être employé sur la base de contrats à la fois à court et à long termes, de façon à maintenir ses connaissances organisationnelles et à assurer la continuité des activités, tout en conservant les indispensables échanges permanents d'expertise avec le secteur maritime. Les dépenses de l'Agence devraient comprendre les frais de personnel, d'administration, d'infrastructure et de fonctionnement.
- (28) En ce qui concerne la prévention et la gestion des conflits d'intérêts, il est essentiel que l'Agence agisse de manière impartiale, qu'elle démontre son intégrité et qu'elle établisse des normes professionnelles élevées. Il ne devrait jamais exister de raison légitime de suspecter que des décisions puissent être influencées par des intérêts en conflit avec le rôle de l'Agence en tant qu'organe au service de l'Union dans son ensemble ou par les intérêts privés ou les affiliations de membres du conseil d'administration qui créeraient ou seraient susceptibles de créer un conflit avec le bon exercice des missions officielles de la personne concernée. Par conséquent, le conseil d'administration devrait adopter des règles exhaustives sur les conflits d'intérêts.
- (29) Un élargissement des perspectives stratégiques associées aux activités de l'Agence faciliterait la planification et la gestion de ses ressources d'une manière plus efficace et contribuerait à accroître la qualité de ses réalisations. Cette idée est confirmée et renforcée par le règlement délégué (UE) 2019/715. Par conséquent, un document unique de programmation contenant les programmes de travail annuel et pluriannuel devrait être périodiquement adopté et mis à jour par le conseil d'administration, après consultation en bonne et due forme des parties intéressées.
- (30) Lorsqu'il est demandé à l'Agence d'effectuer une nouvelle tâche qui n'est pas spécifiquement prévue dans son mandat ou certaines tâches pour lesquelles une prise en considération et une analyse de l'incidence sur ses ressources humaines et budgétaires sont nécessaires conformément à son mandat, le conseil d'administration ne devrait inclure ces tâches dans le document de programmation qu'après avoir procédé à une telle analyse. Cette analyse devrait permettre de déterminer les ressources nécessaires pour que l'Agence puisse s'acquitter de ces nouvelles tâches et d'évaluer l'éventuelle incidence négative sur les tâches existantes de l'Agence.
- (31) L'Agence devrait être dotée des ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches et d'un budget autonome. Elle devrait être principalement financée par une contribution du budget général de l'Union. La procédure budgétaire de l'Union devrait être applicable à la contribution

de l'Union et aux autres subventions imputables sur le budget général de l'Union. Le contrôle des comptes devrait être assuré par la Cour des comptes de l'Union.

- (32) Les redevances permettent d'améliorer le financement d'une agence et peuvent être envisagées pour des services spécifiques, relevant de ses compétences, rendus par l'Agence à des pays tiers ou à l'industrie maritime. Toute redevance perçue par l'Agence devrait couvrir les coûts liés à la fourniture des services concernés.
- (33) Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement au regard des droits et redevances, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil³¹.
- (34) Au cours des années passées, qui ont vu la création d'un nombre croissant d'agences décentralisées, la transparence et le contrôle de la gestion des crédits de l'Union octroyés à celles-ci se sont améliorés, notamment en ce qui concerne la budgétisation des redevances, le contrôle financier, le pouvoir de décharge, la contribution au régime de pension et la procédure budgétaire interne (code de conduite). De même, il convient que le règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil³² s'applique sans restriction à l'Agence, qui devrait adhérer à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission des Communautés européennes relatif aux enquêtes internes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF)³³.
- (35) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la création d'un organisme spécialisé pouvant assister la Commission et les États membres dans l'application et le suivi de la législation de l'Union dans le domaine de la sécurité maritime, ainsi que dans l'évaluation de son efficacité, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, mais peut plutôt, en raison de la coopération à mettre en place, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (36) Afin d'assurer le bon fonctionnement de l'Agence, il convient de mettre en œuvre certains principes relatifs à la gouvernance de l'Agence afin de se conformer à la déclaration conjointe et à l'approche commune adoptées par le groupe de travail interinstitutionnel de l'Union européenne sur les agences décentralisées de l'Union européenne en juillet 2012, dont l'objet est de rationaliser les activités des agences et d'améliorer leur efficacité.
- (37) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
- (38) L'Agence européenne pour la sécurité maritime instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 reste la même personne morale et poursuivra toutes ses activités et procédures,

³¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

³² Règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 septembre 2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et abrogeant le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (Euratom) n° 1074/1999 du Conseil (JO L 248 du 18.9.2013, p. 1).

³³ JO L 136 du 31.5.1999, p. 15.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET OBJECTIFS

Article premier

Établissement, objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des règles détaillées sur les tâches, le fonctionnement et la gouvernance de l'Agence européenne pour la sécurité maritime instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 (ci-après l'«Agence»).
2. L'Agence assiste les États membres et la Commission dans l'application et la mise en œuvre effectives de la législation de l'Union relative au transport maritime dans l'ensemble de l'Union. À cette fin, l'Agence coopère avec les États membres et la Commission et leur fournit une assistance technique, opérationnelle et scientifique dans le cadre des objectifs et des tâches de l'Agence énoncés à l'article 2 et aux chapitres II et III.
3. En fournissant l'assistance visée au paragraphe 2, l'Agence aide notamment les États membres et la Commission à appliquer correctement les actes juridiques pertinents de l'Union tout en contribuant à l'efficacité globale du trafic et du transport maritimes visée par le présent règlement, de manière à faciliter la réalisation des objectifs de l'Union dans le domaine du transport maritime.
4. Toute assistance fournie par l'Agence est sans préjudice des droits et responsabilités des États membres en tant qu'États du pavillon, États du port ou États côtiers.

Article 2

Objectifs de l'Agence

1. Les objectifs de l'Agence sont la promotion et l'établissement d'un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime afin d'atteindre l'objectif «zéro accident» et les objectifs de sûreté maritime, de réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires, de durabilité du secteur maritime, de prévention de la pollution causée par les navires et de lutte contre ce phénomène ainsi que de lutte contre la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières.
2. Les autres objectifs de l'Agence sont la promotion de la numérisation du secteur maritime en facilitant la transmission électronique des données, le soutien à la simplification et la fourniture de systèmes et de services intégrés de surveillance et d'appréciation de la situation maritime à la Commission et aux États membres.

CHAPITRE II

TÂCHES DE L'AGENCE

Article 3

Assistance technique horizontale

1. L'Agence assiste la Commission:
 - (a) dans le contrôle de la mise en œuvre effective des actes juridiques contraignants de l'Union en rapport avec les objectifs de l'Agence, notamment en procédant aux visites et aux inspections visées à l'article 10. À cet égard, l'Agence peut adresser des suggestions à la Commission en vue d'éventuelles améliorations;
 - (b) dans les travaux préparatoires à la mise à jour et à l'élaboration des actes juridiques de l'Union en rapport avec les objectifs de l'Agence, en fonction de l'évolution de la législation internationale notamment;
 - (c) dans l'exécution de toute autre tâche assignée à la Commission en vertu d'actes législatifs de l'Union concernant les objectifs de l'Agence.
2. L'Agence collabore avec les États membres aux fins suivantes:
 - (a) organiser, le cas échéant, des activités pertinentes de renforcement des capacités et de formation dans les domaines qui relèvent des objectifs de l'Agence et de la responsabilité des États membres. À cet égard, l'Agence met en place des capacités appropriées en vue d'élaborer, de mettre en œuvre et de coordonner des activités de formation en rapport avec les objectifs de l'Agence, y compris par l'élaboration de programmes de base communs, de séminaires, de conférences, d'ateliers ainsi que d'outils de formation par internet, d'apprentissage en ligne et d'autres outils de formation novateurs et avancés. Les modalités de ces activités de formation dispensées en dehors de l'enseignement formel sont élaborées en étroite consultation avec les États membres et la Commission et approuvées par le conseil d'administration conformément à l'article 17 du présent règlement, dans le plein respect de l'article 166 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE);
 - (b) mettre au point des solutions techniques, y compris la fourniture de services opérationnels correspondants, et fournir une assistance technique, aux fins du renforcement de la capacité nationale nécessaire pour la mise en œuvre des actes juridiques de l'Union en rapport avec les objectifs de l'Agence.
3. L'Agence encourage et facilite la coopération entre les États membres et entre ceux-ci et la Commission dans la mise en œuvre de la législation de l'Union en favorisant l'échange et la diffusion d'expériences et de bonnes pratiques.
4. L'Agence contribue, à la demande de la Commission ou de sa propre initiative, sous réserve de l'approbation du conseil d'administration conformément à l'article 17, aux activités de recherche maritime menées à l'échelle de l'Union qui sont cohérentes avec les objectifs de l'Agence. À cet égard, l'Agence assiste la Commission et les États membres dans la détermination des principaux thèmes de recherche, sans préjudice d'autres activités de recherche menées à l'échelle de l'Union, et dans l'analyse de projets de recherche en cours et achevés en rapport avec les objectifs de l'Agence. Le cas échéant, sous réserve des règles applicables en matière de propriété intellectuelle et de sécurité, l'Agence peut diffuser les résultats de ses activités de recherche et d'innovation, après approbation de

la Commission, dans le cadre de sa contribution à la création de synergies entre les activités de recherche et d'innovation d'autres organismes de l'Union et des États membres.

5. Lorsque l'exécution de ses tâches l'exige, l'Agence entreprend des études auxquelles participent la Commission et, le cas échéant, par l'intermédiaire de groupes directeurs de consultation, les États membres et, s'il y a lieu, les partenaires sociaux et les représentants de l'industrie possédant une expertise dans les domaines concernés.

6. Sur la base des activités de recherche et des études menées par l'Agence, mais aussi de l'expérience acquise dans le cadre de ses propres activités, notamment les visites et les inspections, ainsi que l'échange d'informations et de bonnes pratiques avec les États membres et la Commission, l'Agence peut publier, après consultation préalable de la Commission, des recommandations, des lignes directrices ou des manuels pertinents non contraignants afin de soutenir et de faciliter la mise en œuvre de la législation de l'Union par les États membres et, le cas échéant, par l'industrie.

Article 4

Tâches relatives à la sécurité maritime

1. L'Agence suit les progrès réalisés en matière de sécurité du transport maritime dans l'Union, procède à une analyse des risques sur la base des données disponibles et élabore des modèles d'évaluation des risques pour la sécurité afin de déterminer les défis et les risques en matière de sécurité. Tous les trois ans, elle présente à la Commission un rapport sur les progrès réalisés en matière de sécurité maritime, accompagné d'éventuelles recommandations techniques qui pourraient être prises en considération au niveau de l'Union ou au niveau international. À cet égard, l'Agence analyse et propose notamment des orientations ou des recommandations pertinentes concernant les risques potentiels pour la sécurité découlant de l'adoption et du déploiement de sources énergétiques de substitution durables pour les navires, y compris l'alimentation électrique à quai des navires.

2. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans la mise en œuvre de la directive 2009/21/CE. En particulier, l'Agence crée et gère la base de données des inspections conformément à [l'article 6 *bis*] de ladite directive, met en place l'outil de signalement électronique visé à [l'article 9 *ter*] de ladite directive, tient à jour le site internet public visé à l'article 8, paragraphe 2 *quater*, et fournit à la Commission des recommandations sur la base des données collectées.

L'Agence aide la Commission à participer en tant qu'observateur à la procédure d'audit de l'Organisation maritime internationale conformément à [l'article 7] de la directive 2009/21/CE. L'Agence élabore également des outils et des services pertinents afin d'aider les États membres, à leur demande, à remplir les obligations qui leur incombent au titre de la directive 2009/21/CE.

L'Agence fournit également un programme commun de renforcement des capacités pour les inspecteurs de l'État du pavillon des États membres, visé à [l'article 4 *quater*] de la directive susmentionnée.

3. L'Agence assiste la Commission dans la création et la gestion des bases de données prévues aux articles 24 et 24 *bis* de la directive 2009/16/CE. Sur la base des données collectées, l'Agence assiste la Commission dans l'analyse des informations pertinentes et la publication des informations concernant les navires et compagnies dont le respect des normes est faible ou très faible conformément à la directive 2009/16/CE.

L'Agence élabore également des outils et des services pertinents afin d'aider les États membres, à leur demande, à remplir les obligations qui leur incombent au titre de la directive 2009/16/CE.

L'Agence fournit également un programme de développement professionnel et de formation pour les inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port des États membres, comme prévu à [l'article 22, paragraphe 7] de la directive 2009/16/CE susmentionnée.

4. L'Agence assiste la Commission dans la création et la gestion de la base de données prévue à l'article 17 de la directive 2009/18/CE. Sur la base des données collectées, l'Agence dresse un bilan annuel des accidents et incidents de mer. À la demande des États membres concernés et en l'absence de conflit d'intérêts, l'Agence fournit une assistance opérationnelle à ces États membres en ce qui concerne les enquêtes de sécurité. L'Agence analyse également les rapports d'enquête de sécurité en vue de dégager une valeur ajoutée au niveau de l'Union en ce qui concerne tous les enseignements pertinents à en tirer.

L'Agence fournit un programme de développement professionnel et de formation aux autorités compétentes en matière d'enquêtes sur les accidents de sécurité maritime.

5. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans la mise en œuvre des directives 2009/45/CE³⁴ et 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil³⁵ et de la directive 98/41/CE du Conseil³⁶. En particulier, l'Agence crée et gère une base de données pour l'enregistrement des mesures prévues à l'article 9 de la directive 2009/45/CE et à l'article 9 de la directive 98/41/CE et assiste la Commission dans l'évaluation de ces mesures.

6. L'Agence facilite la coopération et l'échange d'informations entre la Commission et les États membres aux fins de l'évaluation des organismes agréés qui effectuent des tâches de visite et de délivrance des certificats conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 391/2009³⁷. En particulier, l'Agence:

- (a) fournit à la Commission un avis sur son évaluation des organismes agréés prévue à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 391/2009;
- (b) fournit aux États membres les informations appropriées dans le cadre des inspections effectuées à l'appui de l'évaluation de la Commission prévue à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 391/2009, afin de contribuer au suivi et à la surveillance des organismes agréés, conformément à l'article 9 de la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil³⁸, qui aident les États membres dans l'accomplissement des obligations qui leur incombent au niveau de l'Union et au niveau international en tant qu'États du pavillon. À cet égard, l'Agence assiste la Commission dans la gestion du groupe de haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon en vertu de [l'article 9, paragraphe 1] de la directive 2009/21/CE.

³⁴ Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

³⁵ Directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers (JO L 123 du 17.5.2003, p. 22).

³⁶ Directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté (JO L 188 du 2.7.1998, p. 35).

³⁷ Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (JO L 131 du 28.5.2009, p. 11).

³⁸ Directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 47).

- (c) fournit, de sa propre initiative ou à la demande de la Commission, une recommandation et une assistance technique à la Commission concernant d'éventuelles mesures correctives ou l'imposition d'amendes aux organismes agréés conformément aux articles 5 et 6 du règlement (CE) n° 391/2009.

7. L'Agence assiste la Commission dans la mise en œuvre de la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil³⁹ en fournissant son évaluation technique des aspects liés à la sécurité, en formulant des recommandations accompagnées de listes des exigences respectives en matière de conception, de construction et de performance et des normes d'essai, en créant et en gérant la base de données prévue à l'article 35, paragraphe 4, de ladite directive et en facilitant la coopération entre les organismes d'évaluation notifiés, en agissant en tant que secrétariat technique de leur groupe de coordination.

8. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans la détermination des risques pour la sécurité liés à la construction de navires de surface autonomes et automatisés (MASS), et assiste les États membres en facilitant, par la recherche et l'élaboration d'outils numériques, d'orientations et de manuels pertinents, l'approbation des projets et/ou opérations liés aux MASS.

9. L'Agence recueille et analyse les données sur les gens de mer fournies et utilisées conformément à la directive (UE) 2022/993 du Parlement européen et du Conseil⁴⁰. Elle peut également recueillir et analyser des données sur la mise en œuvre de la convention du travail maritime (2006) dans le but de contribuer à l'amélioration des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord.

Article 5

Tâches relatives à la durabilité

1. L'Agence soutient les États membres en leur fournissant des moyens supplémentaires de lutte contre la pollution en cas de pollution causée par les navires et de pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières, selon un rapport coût-efficacité satisfaisant. L'Agence agit de la sorte à la demande de l'État membre concerné sous l'autorité duquel les opérations de nettoyage sont effectuées. Cette assistance est sans préjudice de la responsabilité des États côtiers de mettre en place des mécanismes appropriés de lutte contre la pollution et respecte la coopération existante entre les États membres dans ce domaine. Les moyens opérationnels que l'Agence met à la disposition des États membres tiennent compte et répondent aux besoins de la transition du secteur vers l'utilisation de sources énergétiques de substitution durables pour les navires. Le cas échéant, les demandes visant à ce que des mesures de lutte contre la pollution soient mises en œuvre passent par le mécanisme de protection civile de l'Union établi par la décision n° 1313/2013/UE du Parlement européen et du Conseil⁴¹.

³⁹ Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil (JO L 257 du 28.8.2014, p. 146).

⁴⁰ Directive (UE) 2022/993 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2022 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 169 du 27.6.2022, p. 45).

⁴¹ Décision n° 1313/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relative au mécanisme de protection civile de l'Union (JO L 347 du 20.12.2013, p. 924).

2. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans la détection des pollutions éventuelles et la poursuite des navires effectuant des rejets illégaux conformément à la directive 2005/35/CE. L'Agence contribue notamment à la mise en œuvre des articles [10, 10 *bis*, 10 *ter*, 10 *quater* et 10 *quinquies*] de ladite directive:

- (a) en élaborant et en gérant le système d'information nécessaire (CleanSeaNet), dans le cadre du système d'information et d'échange maritime de l'Union (SafeSeaNet), ainsi que les bases de données;
- (b) en collectant, en analysant et en diffusant les informations pertinentes sur la mise en œuvre et le contrôle de l'application de la directive 2005/35/CE;
- (c) en renforçant les capacités des autorités nationales compétentes et en facilitant l'échange de bonnes pratiques;
- (d) en élaborant et en gérant le canal de communication externe en ligne pour la réception et le traitement des informations sur les rejets illégaux potentiels communiquées par l'équipage. L'Agence transmet ces informations à l'État membre ou aux États membres concernés.

3. L'Agence fournit le service CleanSeaNet et tout autre outil destiné à aider la Commission et les États membres, à leur demande, à surveiller l'ampleur et l'incidence sur l'environnement de la pollution marine par les hydrocarbures causée par les installations pétrolières et gazières.

4. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans la mise en œuvre de la directive (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires. En particulier, l'Agence assiste la Commission dans la création et la gestion de la base de données des inspections prévue à l'article 14 de ladite directive.

5. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans la mise en œuvre de la directive 2008/56/CE, en contribuant à l'objectif de parvenir à un bon état écologique des eaux marines avec ses éléments qui se rapportent au transport maritime et en exploitant les résultats d'outils existants tels que les services maritimes intégrés. À cet égard, l'Agence mène des travaux de recherche supplémentaires sur les questions liées aux conteneurs perdus, y compris les granulés de plastique, et à la pollution sonore sous-marine, et formule des recommandations à l'intention de la Commission et des États membres.

6. L'Agence assiste la Commission et les États membres, y compris au moyen d'outils et de services opérationnels, dans la mise en œuvre des éléments en rapport avec le transport maritime de la directive (UE) 2016/802. À cet égard, l'Agence améliore et gère également une base de données qui aide les États membres à cibler et à classer par ordre de priorité de manière appropriée les navires à inspecter en fonction du risque de non-respect de ladite directive.

7. L'Agence assiste la Commission et les États membres, à leur demande, en leur fournissant des outils et des services opérationnels appropriés pour la surveillance et la collecte de données relatives aux émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des navires.

8. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil⁴² en publiant des orientations appropriées et en collectant et en analysant des données sur le respect des dispositions dudit règlement.

⁴² Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE (JO L 330 du 10.12.2013, p. 1).

9. Tous les trois ans, l'Agence présente à la Commission un rapport sur les progrès réalisés en vue de réduire l'incidence sur l'environnement du transport maritime à l'échelle de l'Union.

Article 6

Tâches relatives à la décarbonation

1. L'Agence suit les progrès réalisés en ce qui concerne les mesures opérationnelles et techniques prises afin d'accroître l'efficacité énergétique des navires et le déploiement de carburants de substitution durables et de systèmes énergétiques et électriques durables pour les navires, y compris l'alimentation électrique à quai et l'assistance à la propulsion éolienne, et de réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre des navires.

2. À la demande de la Commission et des États membres, l'Agence leur fournit une assistance technique en ce qui concerne les efforts de réglementation visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires. À cet égard, l'Agence peut utiliser tout outil ou service opérationnel pertinent pour mener à bien cette tâche. En particulier, l'Agence recherche, analyse et propose des orientations ou des recommandations pertinentes en ce qui concerne l'adoption et le déploiement de carburants de substitution durables et de systèmes énergétiques et électriques durables pour les navires, y compris l'alimentation électrique à quai et l'assistance à la propulsion éolienne, ainsi qu'en ce qui concerne les mesures d'efficacité énergétique.

3. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans la mise en œuvre du règlement (UE) [... relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime]. En particulier, l'Agence assiste la Commission dans la création et la gestion de la base de données FuelEU et d'autres outils informatiques pertinents visés à [l'article 16] dudit règlement, dans l'élaboration d'outils de suivi, d'orientations et d'outils de ciblage fondés sur les risques appropriés pour faciliter les activités de vérification et de contrôle de son application prévues à [l'article 15 *ter*] dudit règlement, ainsi que dans l'analyse des données pertinentes et l'élaboration des rapports visés à [l'article 28] dudit règlement.

4. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/757. En particulier, l'Agence assiste la Commission dans la création, la gestion et la mise à jour des outils informatiques, des bases de données et des orientations nécessaires pour mettre en œuvre ledit règlement et faciliter les activités de contrôle de son application, dans l'analyse des données pertinentes communiquées en vertu dudit règlement et dans ses activités visant à respecter les obligations prévues à l'article 21 dudit règlement.

5. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans la mise en œuvre de la directive 2003/87/CE, dans la mesure où elle concerne le secteur maritime. En particulier, l'Agence assiste la Commission dans l'élaboration d'outils informatiques de mise en œuvre ainsi que d'outils de suivi, d'orientations et d'outils de ciblage fondés sur les risques appropriés pour faciliter les activités de vérification, de mise en œuvre et de contrôle de l'application en lien avec la directive 2003/87/CE, dans la mesure où elle concerne le secteur maritime, tout en exploitant les résultats des outils, services et bases de données pertinents existants.

6. Tous les trois ans, l'Agence présente à la Commission un rapport sur les progrès réalisés dans la décarbonation du transport maritime à l'échelle de l'Union. Dans la mesure du possible, le rapport comprend une analyse technique des problèmes constatés qui pourraient être résolus à l'échelle de l'Union.

Article 7

Tâches relatives à la sûreté et à la cybersécurité dans le secteur maritime

1. L'Agence fournit une assistance technique à la Commission dans l'exécution des tâches d'inspection qui lui sont confiées en vertu de l'article 9, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 725/2004.
2. L'Agence assiste la Commission et les États membres, ainsi que tout autre organe compétent de l'Union, dans le renforcement de la résilience face aux incidents de cybersécurité dans le secteur maritime, notamment en facilitant l'échange de bonnes pratiques et d'informations sur les incidents de cybersécurité entre les États membres.

Article 8

Tâches relatives à la surveillance maritime et aux crises maritimes

1. À la demande de la Commission et des États membres, l'Agence leur fournit des services de surveillance maritime et de communication fondés sur des technologies de pointe, y compris des infrastructures spatiales et terrestres et des capteurs montés sur tout type de plateforme, afin d'améliorer l'appréciation de la situation maritime.
2. Dans le domaine du suivi du trafic couvert par la directive 2002/59/CE, l'Agence favorise en particulier la coopération entre les États riverains des zones maritimes concernées, et crée, gère et exploite le centre européen de données d'identification et de suivi des navires à distance de l'Union européenne et le système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet), visés aux articles 6 *ter* et 22 *bis* de ladite directive, ainsi que le système international d'échange de données d'information d'identification et de suivi à distance conformément à l'engagement pris au sein de l'OMI.
3. L'Agence fournit, sur demande et sans préjudice du droit national et du droit de l'Union, des données pertinentes en matière de positionnement des navires et d'observation de la Terre à la Commission, aux autorités nationales et aux organes de l'Union compétents, dans le cadre de leur mandat, afin de faciliter la prise de mesures contre les menaces d'actes de piraterie et d'actes illicites intentionnels en vertu du droit applicable de l'Union ou d'instruments juridiques internationaux dans le domaine du transport maritime, sous réserve des règles applicables en matière de protection des données et conformément aux procédures administratives qui seront établies par le groupe de pilotage de haut niveau créé en application de la directive 2002/59/CE, s'il y a lieu. La fourniture de données d'identification et de suivi des navires à distance est subordonnée au consentement de l'État du pavillon concerné.
4. L'Agence exploite un centre, disponible 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, qui fournit, sur demande et sans préjudice du droit national et du droit de l'Union, à la Commission, aux autorités nationales compétentes, sans préjudice de leurs droits et responsabilités en tant qu'États du pavillon, États côtiers et États du port, et aux organes compétents de l'Union, dans le cadre de leur mandat, une appréciation de la situation maritime et des données analytiques, s'il y a lieu, afin de les aider dans les matières suivantes:
 - (a) la sécurité, la sûreté et la pollution en mer;
 - (b) les situations d'urgence en mer;
 - (c) la mise en œuvre de tout acte législatif de l'Union exigeant le suivi des mouvements de navires;

- (d) la prise de mesures contre les menaces d'actes de piraterie et d'actes illicites intentionnels en vertu du droit applicable de l'Union ou d'instruments juridiques internationaux dans le domaine du transport maritime;
- (e) le déploiement de MASS et leur interaction avec les navires conventionnels.

La fourniture de ces informations est soumise aux règles applicables en matière de protection des données et conformément aux procédures administratives qui seront établies par le groupe de pilotage de haut niveau créé en application de la directive 2002/59/CE, s'il y a lieu. La fourniture de données d'identification et de suivi des navires à distance est subordonnée au consentement de l'État du pavillon concerné.

5. Dans son domaine de compétence, l'Agence contribue à une réaction rapide aux crises et à l'atténuation de leurs conséquences en assistant, sur demande, les États membres et la Commission dans l'exécution de plans d'urgence et en facilitant l'échange d'informations et de bonnes pratiques.

6. L'Agence assiste la Commission dans l'exploitation de la composante «surveillance maritime» du service de sécurité Copernicus dans le cadre de la gouvernance et du financement du programme Copernicus.

7. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans l'élaboration et la gestion de l'environnement commun de partage de l'information (CISE), une solution d'interopérabilité volontaire, dans le but de faciliter l'échange d'informations entre les différents systèmes utilisés par les autorités civiles et militaires ayant des responsabilités dans le domaine maritime, en complétant les informations déjà mises à disposition par les systèmes d'information obligatoires.

Article 9

Tâches relatives à la numérisation et à la simplification

1. L'Agence collecte et fournit, s'il y a lieu, dans les domaines du droit de l'Union relevant de la compétence de l'Agence, des statistiques, des informations et des données objectives, fiables et comparables, afin de permettre à la Commission et aux États membres de prendre les mesures qui s'imposent pour améliorer leurs actions et évaluer l'efficacité et le rapport coût-efficacité des mesures existantes. Ces tâches comprennent la facilitation et la promotion des certificats électroniques, la collecte, l'enregistrement et l'évaluation des données techniques, l'exploitation systématique des bases de données existantes, y compris leur enrichissement réciproque par l'utilisation d'outils informatiques et d'intelligence artificielle innovants, et, si besoin est, la création de bases de données interopérables supplémentaires. À cet égard, l'Agence contribue également au domaine maritime de l'espace européen commun de données sur la mobilité en étudiant les liens avec les systèmes d'autres modes de transport.

2. L'Agence assiste la Commission dans la mise en œuvre du règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil⁴³, en s'acquittant des tâches suivantes:

- (a) créer, mettre à disposition et gérer les composants et services informatiques communs du système de guichet unique maritime européen (EMSWe) sous la responsabilité de la Commission;

⁴³ Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (JO L 198 du 25.7.2019, p. 64).

- (b) gérer l'ensemble de données EMSWe, le guide de mise en œuvre des messages et les modèles des feuilles de calcul numériques;
 - (c) fournir des conseils techniques aux États membres aux fins de la mise en œuvre de l'EMSWe;
 - (d) faciliter la réutilisation et le partage des données échangées dans l'EMSWe à l'aide du système SafeSeaNet.
3. À la demande des États membres et sans préjudice de leurs droits et obligations en tant qu'États du pavillon, l'Agence leur fournit une assistance technique dans la numérisation de leurs registres et de leurs procédures facilitant l'adoption de certificats électroniques.

Article 10

Visites dans les États membres et inspections

1. Afin d'aider la Commission dans l'accomplissement des missions qui lui incombent en vertu du TFUE, et en particulier dans l'évaluation de la mise en œuvre efficace du droit de l'Union applicable, l'Agence effectue des visites dans les États membres, conformément à la méthodologie définie par le conseil d'administration. Cette méthodologie se fonde sur une approche intégrée pour chaque visite visant à vérifier à chaque fois plus d'un acte législatif en rapport avec la fonction d'État du pavillon, d'État du port ou d'État côtier de l'État membre examiné au cours de la visite.
2. L'Agence informe en temps opportun l'État membre concerné de la visite prévue, de l'identité des fonctionnaires habilités, ainsi que de la date à laquelle cette visite débute et de sa durée probable. Les fonctionnaires de l'Agence mandatés pour effectuer ces visites le font sur présentation d'une décision écrite du directeur exécutif de l'Agence précisant l'objet et les buts de leur mission.
3. L'Agence peut effectuer des inspections au nom de la Commission, comme le prévoient les actes juridiques contraignants de l'Union portant sur les organisations agréées par l'Union en vertu du règlement (CE) n° 391/2009 et, en ce qui concerne la formation des gens de mer et la délivrance de titres dans les pays tiers, en vertu de la directive (UE) 2022/993.
4. L'Agence peut également effectuer des inspections pour le compte de la Commission, comme le prévoit tout autre acte juridique contraignant de l'Union, si la Commission décide de déléguer cette tâche à l'Agence.
5. À la fin de chaque visite ou inspection, l'Agence rédige un rapport et le transmet à la Commission et à l'État membre concerné. Le rapport suit le modèle préalablement établi par la Commission.
6. Le cas échéant, et en tout état de cause lorsqu'un cycle de visites ou d'inspections est terminé, l'Agence analyse les rapports produits à l'issue de ce cycle afin de dégager des observations horizontales et des conclusions générales sur l'efficacité et le rapport coût-efficacité des mesures en place. L'Agence présente cette analyse à la Commission en vue de discussions futures avec les États membres afin de tirer les enseignements utiles et de faciliter la diffusion des bonnes méthodes de travail.

**AUTRES TÂCHES DE L'AGENCE EN MATIÈRE DE RELATIONS INTERNATIONALES
ET DE COOPÉRATION EUROPÉENNE CONCERNANT LES FONCTIONS DE GARDE-
CÔTES**

Article 11

Relations internationales

1. À la demande des États membres et de la Commission, l'Agence leur fournit l'assistance technique nécessaire pour contribuer aux travaux pertinents des organismes techniques de l'OMI, de l'Organisation internationale du travail en ce qui concerne le transport maritime, et du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires dans l'État du port («mémorandum d'entente de Paris») et des organisations régionales concernées auxquelles l'Union a adhéré, pour ce qui est des questions relevant de la compétence de l'Union.

Afin d'exécuter ces tâches de manière efficace et effective, le directeur exécutif peut décider d'affecter du personnel dans les délégations de l'Union dans les pays tiers, sous réserve des accords appropriés avec le Service européen pour l'action extérieure. Cette décision requiert l'accord préalable de la Commission et du conseil d'administration. Cette décision précise l'étendue des activités confiées à ce personnel, de manière à éviter des coûts inutiles et des doubles emplois dans les fonctions administratives de l'Agence.

2. À la demande de la Commission, l'Agence peut fournir une assistance technique, y compris pour l'organisation d'activités de formation en la matière, concernant les actes juridiques pertinents de l'Union, aux États candidats à l'adhésion à l'Union et, le cas échéant, aux pays partenaires du voisinage européen et aux pays signataires du mémorandum d'entente de Paris.

3. À la demande de la Commission ou du Service européen pour l'action extérieure, ou des deux, l'Agence peut leur fournir une assistance en cas de pollution causée par les navires ainsi que de pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières touchant des pays tiers partageant un bassin maritime régional avec l'Union. L'Agence fournit cette assistance conformément au mécanisme de protection civile de l'Union établi par la décision n° 1313/2013/UE et aux conditions applicables aux États membres visées à l'article 5, paragraphe 1, du présent règlement, appliquées par analogie aux pays tiers. Ces tâches sont effectuées en coordination avec les accords de coopération régionaux existants relatifs à la pollution marine.

4. Sans préjudice de l'article 24, l'Agence peut fournir, à la demande de la Commission, une assistance technique à des pays tiers pour des questions relevant de sa compétence.

5. L'Agence peut conclure des arrangements administratifs et coopérer avec d'autres organismes de l'Union travaillant dans les domaines relevant de la compétence de l'Agence, après approbation de la Commission. Ces arrangements et cette coopération font l'objet d'un avis de la Commission et de rapports périodiques à cette dernière.

6. Le conseil d'administration adopte une stratégie pour les relations internationales de l'Agence concernant les questions relevant de sa compétence. Cette stratégie est conforme aux priorités politiques de la Commission et vise à aider la Commission et le Service européen pour l'action extérieure à réaliser ces priorités. Elle est incluse dans le document de programmation de l'Agence, avec des précisions sur les ressources associées.

Article 12

Coopération européenne concernant les fonctions de garde-côtes

1. En coopération avec l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes, instituée par le règlement (UE) 2019/1896, et l'Agence européenne de contrôle des pêches, instituée par le règlement (UE) 2019/473, chacune dans le cadre de son mandat, l'Agence apporte son soutien aux autorités nationales exerçant des fonctions de garde-côtes au niveau national et au niveau de l'Union et, le cas échéant, au niveau international:

- (a) en partageant, fusionnant et analysant les informations disponibles dans les systèmes de signalement des navires et d'autres systèmes d'information hébergés par ces agences ou accessibles par ces dernières, conformément à leurs bases juridiques respectives et sans préjudice du droit de propriété des États membres sur les données;
- (b) en fournissant des services de surveillance et de communication fondés sur des technologies de pointe, y compris des infrastructures spatiales et terrestres et des capteurs montés sur tout type de plateforme;
- (c) en renforçant les capacités par l'élaboration de lignes directrices et de recommandations et par l'établissement de bonnes pratiques ainsi que par la mise en place de formations et d'échanges de personnel;
- (d) en renforçant l'échange d'informations et la coopération en ce qui concerne les fonctions de garde-côtes, y compris en analysant les défis opérationnels et les risques émergents dans le domaine maritime;
- (e) en partageant les capacités par la planification et la mise en œuvre d'opérations polyvalentes et en partageant des ressources et d'autres moyens, dans la mesure où ces activités sont coordonnées par ces agences et approuvées par les autorités compétentes des États membres concernés.

2. Sans préjudice des attributions du conseil d'administration de l'Agence énoncées à l'article 15, les modalités de la coopération entre l'Agence, l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes et l'Agence européenne de contrôle des pêches concernant les fonctions de garde-côtes sont déterminées dans un arrangement de travail, conformément à leurs mandats respectifs et à la réglementation financière applicable auxdites agences. Cet arrangement est approuvé par le conseil d'administration de l'Agence, le conseil d'administration de l'Agence européenne de contrôle des pêches et le conseil d'administration de l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes.

3. La Commission met à disposition, en étroite coopération avec les États membres, l'Agence, l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes et l'Agence européenne de contrôle des pêches, un manuel pratique sur la coopération européenne relative aux fonctions de garde-côtes. Ce manuel contient des lignes directrices, des recommandations et des bonnes pratiques pour l'échange d'informations. La Commission adopte ce manuel sous la forme d'une recommandation.

4. Les tâches énoncées dans le présent article ne portent pas préjudice aux tâches de l'Agence visées aux articles 4 à 12 et ne portent pas atteinte aux droits et obligations des États membres, en particulier en ce qui concerne les États du pavillon, les États du port ou les États côtiers.

Article 13

Communication et diffusion

L'Agence peut, de sa propre initiative, entreprendre des actions de communication dans les domaines qui relèvent de son mandat. Ces actions ne doivent pas nuire aux autres tâches visées aux articles 4 à 13 et sont réalisées conformément aux plans de communication et de diffusion correspondants adoptés par le conseil d'administration. Ces plans, fondés sur une analyse des besoins, sont actualisés régulièrement par le conseil d'administration.

CHAPITRE IV

ORGANISATION DE L'AGENCE

Article 14

Structure administrative et de gestion

La structure administrative et de gestion de l'Agence est composée:

- (a) d'un conseil d'administration, qui exerce les fonctions définies à l'article 16;
- (b) d'un conseil exécutif, qui exerce les fonctions définies à l'article 21;
- (c) d'un directeur exécutif, qui exerce les fonctions définies à l'article 23.

Article 15

Composition du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration est composé d'un représentant de chaque État membre et de quatre représentants de la Commission, disposant tous du droit de vote.

Le conseil d'administration comprend également quatre professionnels des secteurs les plus concernés visés à l'article 2, nommés par la Commission, sans droit de vote.

Tous les membres du conseil d'administration sont nommés sur la base de leur expérience et de leurs compétences pertinentes dans les domaines visés à l'article 2. Les États membres et la Commission respectivement œuvrent à une représentation équilibrée des hommes et des femmes au sein du conseil d'administration. L'un des quatre professionnels est un représentant du cadre permanent de coopération des organismes d'enquête sur les accidents, conformément à l'article 10 de la directive 2009/18/CE.

3. Chaque État membre et la Commission nomment les membres du conseil d'administration qui les représentent, ainsi qu'un suppléant, qui représentera le membre en l'absence de ce dernier.

4. La durée du mandat est de quatre ans. Il est renouvelable.

5. Chaque membre et chaque suppléant signe, au moment de sa prise de fonction, une déclaration écrite certifiant qu'il ne se trouve pas en situation de conflit d'intérêts. Chaque membre et chaque suppléant met à jour sa déclaration en cas de changement de circonstances en ce qui concerne tout conflit d'intérêts. L'Agence publie les déclarations et les mises à jour sur son site internet.

Article 16

Fonctions du conseil d'administration

1. Afin de permettre à l'Agence d'exécuter les tâches qui lui sont confiées, le conseil d'administration:
 - (a) définit l'orientation générale et stratégique des activités de l'Agence;
 - (b) adopte chaque année, à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, après réception de l'avis de la Commission et conformément à l'article 17, le document unique de programmation de l'Agence;
 - (c) adopte, à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, le budget annuel et le tableau des effectifs de l'Agence, et exerce d'autres fonctions liées au budget de l'Agence en application du chapitre VI;
 - (d) adopte, à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, le rapport d'activité annuel consolidé de l'Agence et le transmet au Parlement européen, au Conseil, à la Commission, à la Cour des comptes et aux États membres, au plus tard le 1^{er} juillet de chaque année. Le rapport est rendu public;
 - (e) adopte la réglementation financière applicable à l'Agence conformément à l'article 25;
 - (f) rend un avis sur les comptes définitifs de l'Agence;
 - (g) définit une méthodologie concernant les visites à effectuer conformément à l'article 10. Dans le cas où, dans un délai de quinze jours à compter de la date de son adoption, la Commission exprime son désaccord sur la méthodologie, le conseil d'administration la réexamine et l'adopte, éventuellement modifiée, en deuxième lecture, soit à la majorité des deux tiers, y compris les représentants de la Commission, soit à l'unanimité des représentants des États membres;
 - (h) examine et approuve les arrangements administratifs visés à l'article 11, paragraphe 5;
 - (i) adopte une stratégie antifraude, proportionnée aux risques de fraude, qui tient compte du rapport coûts-avantages des mesures à mettre en œuvre;
 - (j) adopte des règles de prévention et de gestion des conflits d'intérêts à l'intention de ses membres et publie chaque année sur son site internet la déclaration d'intérêts des membres du conseil d'administration;
 - (k) adopte et actualise régulièrement les plans de communication et de diffusion visés à l'article 13, sur la base d'une analyse des besoins;
 - (l) arrête son règlement intérieur;
 - (m) nomme les membres du conseil exécutif à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, conformément à l'article 21;
 - (n) adopte un mandat pour les fonctions du conseil exécutif visées à l'article 21;

- (o) exerce vis-à-vis du personnel de l'Agence, conformément au paragraphe 2, les compétences conférées à l'autorité investie du pouvoir de nomination par le statut des fonctionnaires et à l'autorité habilitée à conclure les contrats d'engagement par le régime applicable aux autres agents⁴⁴;
- (p) adopte les règles d'exécution visant à donner effet au statut des fonctionnaires et au régime applicable aux autres agents conformément à l'article 110, paragraphe 2, du statut des fonctionnaires;
- (q) nomme le directeur exécutif, lui donne des orientations et contrôle ses performances et, le cas échéant, prolonge son mandat ou le démet de ses fonctions conformément à l'article 22;
- (r) établit des procédures pour la prise de décisions par le directeur exécutif;
- (s) nomme, le cas échéant, un comptable, soumis au statut des fonctionnaires et au régime applicable aux autres agents, qui est totalement indépendant dans l'exercice de ses fonctions;
- (t) assure un suivi adéquat des conclusions et recommandations découlant des rapports d'audit et évaluations internes ou externes, ainsi que des enquêtes de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et du Parquet européen;
- (u) prend toutes les décisions relatives à la mise en place des structures internes de l'Agence, y compris la création de groupes consultatifs ou de groupes de travail et, si nécessaire, à leur modification;
- (v) décide des services que l'Agence peut offrir moyennant des droits et redevances et adopte un modèle pour la répartition financière proportionnelle des droits et redevances dus visés à l'article 26, paragraphe 3, point c). Dans le cas où, dans un délai de quinze jours à compter de la date de son adoption, la Commission exprime son désaccord sur la décision du conseil d'administration concernant les services offerts moyennant des droits et redevances ou le modèle, le conseil d'administration la réexamine et l'adopte, éventuellement modifiée, en deuxième lecture, soit à la majorité des deux tiers, y compris les représentants de la Commission, soit à l'unanimité des représentants des États membres;
- (w) adopte une stratégie visant à réaliser des gains d'efficacité et des synergies;
- (x) adopte une stratégie de coopération avec les pays tiers ou les organisations internationales, ou les deux, visée à l'article 11, paragraphe 6. Dans le cas où, dans un délai de quinze jours à compter de la date de son adoption, la Commission exprime son désaccord sur la stratégie, le conseil d'administration la réexamine et l'adopte, éventuellement modifiée, en deuxième lecture, soit à la majorité des deux tiers, y compris les représentants de la Commission, soit à l'unanimité des représentants des États membres;
- (y) adopte les règles de sécurité internes de l'Agence visées à l'article 41;
- (z) nomme le délégué à la protection des données de l'Agence.

2. Le conseil d'administration adopte, conformément à l'article 110, paragraphe 2, du statut des fonctionnaires, une décision fondée sur l'article 2, paragraphe 1, dudit statut et sur l'article 6 du régime

⁴⁴ Règlement (CEE, Euratom, CECA) n° 259/68 du Conseil du 29 février 1968 fixant le statut des fonctionnaires des Communautés européennes ainsi que le régime applicable aux autres agents de ces Communautés, et instituant des mesures particulières temporairement applicables aux fonctionnaires de la Commission (statut des fonctionnaires) (JO L 56 du 4.3.1968, p. 1).

applicable aux autres agents, déléguant au directeur exécutif les compétences correspondantes dévolues à l'autorité investie du pouvoir de nomination et définissant les conditions dans lesquelles cette délégation de compétences peut être suspendue. Le directeur exécutif est autorisé à sous-déléguer ces compétences.

Lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, le conseil d'administration peut, par voie de décision, suspendre temporairement la délégation des compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination au directeur exécutif et de celles subdéléguées par ce dernier, et les exercer lui-même ou les déléguer à un de ses membres ou à un membre du personnel autre que le directeur exécutif.

Article 17

Programmation annuelle et pluriannuelle

1. Au plus tard le 30 novembre de chaque année, le conseil d'administration adopte un document unique de programmation contenant la programmation annuelle et pluriannuelle, sur la base d'un projet élaboré par le directeur exécutif, en tenant compte de l'avis de la Commission. Il le transmet au Parlement européen, au Conseil et à la Commission.

Dans le cas où, dans un délai de quinze jours à compter de la date de son adoption, la Commission exprime son désaccord sur le document unique de programmation, le conseil d'administration le réexamine et l'adopte, éventuellement modifié, dans un délai de deux mois, en deuxième lecture, soit à la majorité des deux tiers, y compris les représentants de la Commission, soit à l'unanimité des représentants des États membres.

2. Le document unique de programmation devient définitif après l'adoption définitive du budget général et, s'il y a lieu, il est adapté en conséquence.

3. Le programme de travail annuel comprend des objectifs détaillés et les résultats escomptés, y compris des indicateurs de performance. Il contient, en outre, une description des actions à financer et une indication des ressources financières et humaines allouées à chaque action, conformément aux principes d'établissement du budget par activités et de la gestion fondée sur les activités. Le programme de travail annuel s'inscrit dans la logique du programme de travail pluriannuel visé au paragraphe 7. Il indique clairement les tâches qui ont été ajoutées, modifiées ou supprimées par rapport à l'exercice précédent. La programmation annuelle ou pluriannuelle, ou les deux, comprend la stratégie pour les relations avec les pays tiers ou les organisations internationales visés à l'article 11 ainsi que les actions liées à cette stratégie.

4. Le conseil d'administration modifie le programme de travail annuel adopté lorsqu'une nouvelle tâche est confiée à l'Agence. L'ajout d'une telle nouvelle tâche est subordonné à une analyse des incidences sur les ressources humaines et budgétaires et peut être subordonné à une décision de report d'autres tâches.

5. Le conseil d'administration examine et approuve, dans le cadre de l'élaboration du document unique de programmation, les demandes d'assistance technique de la Commission ou des États membres visées à l'article 3, paragraphe 1, point c), à l'article 3, paragraphe 2, point b), à l'article 5, paragraphes 5 à 8, à l'article 8, paragraphes 6 et 7, à l'article 9, paragraphe 3, à l'article 10, paragraphe 4, et à l'article 11, paragraphes 2 et 4. L'approbation de ces demandes:

- (a) ne porte pas préjudice aux autres tâches de l'Agence;
- (b) évite la duplication des efforts;

(c) fait l'objet d'une analyse des incidences sur les ressources humaines et budgétaires; et

(d) peut faire l'objet d'une décision de report d'autres tâches.

6. Toute modification substantielle du programme de travail annuel est soumise à une procédure d'adoption identique à celle applicable à l'adoption du programme de travail annuel initial. Le conseil d'administration peut déléguer au directeur exécutif le pouvoir d'apporter des modifications non substantielles au programme de travail annuel.

7. Le programme de travail pluriannuel fixe la programmation stratégique globale, comprenant les objectifs, les résultats escomptés et les indicateurs de performance. Il définit également la programmation des ressources, y compris le budget pluriannuel et le personnel.

8. La programmation des ressources est actualisée chaque année. La programmation stratégique est actualisée en tant que de besoin, notamment pour tenir compte des résultats de l'évaluation visée à l'article 41.

Article 18

Présidence du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration élit un président et un vice-président parmi ses membres disposant du droit de vote. Le président et le vice-président sont élus à la majorité des deux tiers des membres du conseil d'administration disposant du droit de vote.

2. Le vice-président remplace d'office le président en cas d'absence ou d'empêchement de celui-ci.

3. Le président et le vice-président sont élus pour un mandat de quatre ans. Ce mandat est renouvelable une fois. Toutefois, si le président ou le vice-président perd sa qualité de membre du conseil d'administration à un moment quelconque de son mandat, ce dernier expire automatiquement à la même date.

Article 19

Réunions du conseil d'administration

1. Les réunions du conseil d'administration se déroulent conformément à son règlement intérieur et sont convoquées par son président.

2. Le directeur exécutif de l'Agence participe aux délibérations, sauf lorsque sa participation peut donner lieu à un conflit d'intérêts, conformément à la décision du président, ou lorsque le conseil d'administration doit prendre une décision, conformément à l'article 35.

3. Le conseil d'administration se réunit deux fois par an en session ordinaire. Il se réunit en outre soit à l'initiative de son président, soit à la demande de la Commission ou d'un tiers des États membres.

4. Lorsque certains points spécifiques de l'ordre du jour sont confidentiels ou qu'il existe un conflit d'intérêts, le conseil d'administration peut décider d'examiner ces points sans la présence des membres concernés. Cela ne porte pas atteinte au droit des États membres et de la Commission d'être représentés par un suppléant ou par toute autre personne. Les modalités d'application de la présente disposition sont arrêtées dans le règlement intérieur du conseil d'administration.

5. Le conseil d'administration peut inviter toute personne dont l'avis peut présenter de l'intérêt à assister à ses réunions en qualité d'observateur.
6. Les membres du conseil d'administration peuvent, sous réserve des dispositions du règlement intérieur de celui-ci, être assistés par des conseillers ou des experts.
7. Le secrétariat du conseil d'administration est assuré par l'Agence.

Article 20

Règles de vote du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration prend ses décisions à la majorité absolue de ses membres disposant du droit de vote, sauf disposition contraire du présent règlement.
2. Les décisions visées à l'article 16, paragraphe 1, points c) à e) et i), j), n), o), p), q), t) et u), et à l'article 16, paragraphe 2, ne peuvent être prises que si les représentants de la Commission ont émis un vote favorable. Aux fins de la prise des décisions visées à l'article 16, paragraphe 1, point b), le vote favorable du représentant de la Commission n'est requis que sur les éléments de la décision qui ne sont pas liés au programme de travail annuel et pluriannuel de l'Agence.
3. Chaque membre dispose d'une voix. Le directeur exécutif de l'Agence ne prend pas part au vote.
4. En l'absence d'un membre, son suppléant est autorisé à exercer le droit de vote de celui-ci.
5. Le règlement intérieur fixe les modalités plus détaillées du vote, notamment les conditions dans lesquelles un membre peut agir au nom d'un autre membre.

Article 21

Conseil exécutif

1. Le conseil d'administration est assisté d'un conseil exécutif.
2. Le conseil exécutif:
 - (a) supervise la mise en œuvre des décisions du conseil d'administration en matière de gestion administrative et budgétaire;
 - (b) élabore les décisions qui doivent être adoptées par le conseil d'administration;
 - (c) assure, conjointement avec le conseil d'administration, un suivi adéquat des conclusions et recommandations découlant des rapports d'audit et des évaluations internes ou externes, ainsi que des enquêtes de l'OLAF et du Parquet européen;
3. Lorsque l'urgence le justifie, le conseil exécutif peut prendre certaines décisions provisoires au nom du conseil d'administration, en particulier sur des questions de gestion administrative, comme la suspension de la délégation des compétences dévolues à l'autorité investie du pouvoir de nomination, et sur des questions budgétaires.
4. Le conseil exécutif est composé du président du conseil d'administration, d'un représentant de la Commission au conseil d'administration et de trois autres membres nommés par le conseil d'administration parmi ses membres disposant du droit de vote. Le président du conseil d'administration est également le président du conseil exécutif. Le directeur exécutif participe aux réunions du conseil exécutif, mais sans disposer de droit de vote.

5. La durée du mandat des membres du conseil exécutif est de quatre ans, avec possibilité de reconduction. Le mandat des membres du conseil exécutif prend fin lorsque ces derniers cessent d'être membres du conseil d'administration.
6. Le conseil exécutif se réunit au moins tous les trois mois en session ordinaire. En outre, il se réunit soit à l'initiative de son président, soit à la demande de ses membres.
7. Le conseil d'administration établit le règlement intérieur du conseil exécutif.

CHAPITRE V

DIRECTEUR EXÉCUTIF

Article 22

Nomination, prolongation du mandat et révocation

1. Le directeur exécutif est nommé par le conseil d'administration sur la base de ses qualités et de ses compétences, à partir de la liste de candidats proposée par la Commission, à l'issue d'une procédure de sélection ouverte et transparente, qui respecte le principe de l'équilibre entre les sexes.
2. Aux fins de la conclusion du contrat du directeur exécutif, l'Agence est représentée par le président du conseil d'administration.
3. La durée du mandat du directeur exécutif est de cinq ans. En temps utile avant la fin de cette période, la Commission procède à une évaluation qui tient compte de l'évaluation du travail accompli par le directeur exécutif et des tâches et défis futurs de l'Agence.
4. Le conseil d'administration, statuant sur proposition de la Commission tenant compte de l'évaluation visée au paragraphe 3, peut prolonger une fois le mandat du directeur exécutif, pour une durée n'excédant pas cinq ans.
5. Un directeur exécutif dont le mandat a été prolongé ne peut pas participer à une nouvelle procédure de sélection pour le même poste.
6. Le directeur exécutif ne peut être démis de ses fonctions que sur décision du conseil d'administration, statuant sur proposition de la Commission.
7. Le directeur exécutif est engagé en tant qu'agent temporaire de l'Agence conformément à l'article 2, point a), du régime applicable aux autres agents.

Article 23

Tâches et responsabilités du directeur exécutif

1. Le directeur exécutif gère l'Agence conformément aux décisions du conseil d'administration et est responsable devant ce dernier.
2. Sans préjudice des compétences de la Commission, du conseil d'administration et du conseil exécutif, le directeur exécutif exerce ses fonctions en toute indépendance et ne sollicite ni n'accepte d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucun autre organisme.

3. Le directeur exécutif fait rapport au Parlement européen sur l'exercice de ses fonctions, lorsqu'il y est invité. Le Conseil peut inviter le directeur exécutif à lui faire rapport sur l'exercice de ses fonctions.

4. Le directeur exécutif est le représentant légal de l'Agence.

5. Le directeur exécutif est chargé de l'exécution des tâches confiées à l'Agence par le présent règlement. En particulier, le directeur exécutif est chargé des fonctions suivantes:

- (a) assurer durablement et efficacement l'administration courante de l'Agence;
- (b) organiser, diriger et superviser les opérations et le personnel de l'Agence dans les limites des décisions du conseil d'administration;
- (c) élaborer et exécuter les décisions adoptées par le conseil d'administration,
- (d) élaborer un projet de réglementation financière applicable à l'Agence en vue de son adoption par le conseil d'administration;
- (e) établir une estimation des recettes et des dépenses de l'Agence, en application de l'article 27, et exécuter le budget conformément à l'article 28;
- (f) élaborer le projet de document unique de programmation et le soumettre pour adoption au conseil d'administration après avoir consulté la Commission au moins quatre semaines avant la réunion du conseil d'administration y afférente;
- (g) mettre en œuvre le document unique de programmation, évaluer les progrès réalisés à l'aune des indicateurs applicables et rendre compte au conseil d'administration de cette mise en œuvre;
- (h) élaborer le rapport d'activité annuel consolidé de l'Agence et le présenter au conseil d'administration pour évaluation et adoption;
- (i) répondre à toute demande d'assistance conformément à l'article 17, paragraphe 5;
- (j) décider de la mise en œuvre des visites et des inspections prévues à l'article 10, après consultation de la Commission et en fonction de la méthodologie concernant les visites définie par le conseil d'administration conformément à l'article 16, paragraphe 1, point g);
- (k) décider de la conclusion d'arrangements administratifs avec d'autres organismes de l'Union travaillant dans les mêmes domaines d'activité que l'Agence, à condition que le projet d'arrangement ait été soumis pour consultation à la Commission, dans un premier temps, et au conseil d'administration conformément à l'article 11, paragraphe 5, et que ce dernier n'ait pas soulevé d'objection dans un délai de quatre semaines;
- (l) prendre toutes les dispositions nécessaires, notamment l'adoption d'instructions administratives internes et la publication d'avis, pour assurer le fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement;
- (m) mettre en place un système efficace de suivi afin de pouvoir comparer les résultats de l'Agence avec ses objectifs et tâches prévus par le présent règlement. À cette fin, le directeur exécutif établit, en accord avec la Commission et le conseil d'administration, des indicateurs de performance spécifiques qui permettent d'évaluer véritablement les résultats atteints. Il fait en sorte que la structure organisationnelle de l'Agence soit régulièrement adaptée en fonction de l'évolution des besoins et dans les limites des ressources financières et humaines disponibles. À cet égard, il instaure des procédures d'évaluation régulière correspondant aux normes professionnelles reconnues;

- (n) établir un système de contrôle interne effectif et efficient et en assurer le fonctionnement et signaler toute modification importante de ce système au conseil d'administration;
- (o) assurer la réalisation d'évaluations des risques et la gestion des risques pour l'Agence;
- (p) élaborer un plan d'action donnant suite aux conclusions des rapports d'audit et évaluations internes ou externes, ainsi qu'aux enquêtes de l'OLAF et du Parquet européen visées à l'article 38, et présenter des rapports semestriels à la Commission et des rapports réguliers au conseil d'administration exposant les progrès accomplis;
- (q) protéger les intérêts financiers de l'Union par l'application de mesures de prévention de la fraude, de la corruption et de toute autre activité illégale, sans préjudice des pouvoirs d'enquête de l'OLAF et du Parquet européen, par des contrôles efficaces ainsi que, si des irrégularités sont constatées, par le recouvrement des montants indûment versés et, s'il y a lieu, par des sanctions administratives et financières effectives, proportionnées et dissuasives;
- (r) élaborer une stratégie antifraude, une stratégie visant à réaliser des gains d'efficacité et des synergies, une stratégie de coopération avec les pays tiers ou les organisations internationales, ou les deux, ainsi qu'une stratégie pour la gestion organisationnelle et les systèmes de contrôle interne, pour l'Agence, et les présenter au conseil d'administration pour approbation;
- (s) promouvoir la diversité et assurer l'équilibre entre les sexes en ce qui concerne le recrutement du personnel de l'Agence;
- (t) recruter du personnel sur une base géographique aussi large que possible;
- (u) concevoir et mettre en œuvre une politique de communication pour l'Agence;
- (v) exécuter toutes les autres tâches qui lui sont confiées ou déléguées par le conseil d'administration ou qui pourraient être requises par le présent règlement.

Article 24

Participation de pays tiers

1. L'Agence est ouverte à la participation des pays tiers ayant passé avec l'Union des accords prévoyant l'adoption et l'application par ces pays du droit de l'Union dans le domaine de la sécurité maritime, de la sûreté maritime, de la prévention de la pollution et de la lutte contre la pollution causée par les navires.
2. Conformément aux dispositions pertinentes de ces accords, des arrangements sont mis en place par l'Agence après avis de la Commission afin de définir les modalités de la participation de ces pays aux travaux de l'Agence, en particulier en ce qui concerne la nature et l'ampleur de cette participation; ces arrangements comprennent notamment des dispositions relatives aux contributions financières et au personnel.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 25

Réglementation financière

La réglementation financière applicable à l'Agence est arrêtée par le conseil d'administration après consultation de la Commission. Elle ne s'écarte du règlement délégué (UE) 2019/715 de la Commission que si le fonctionnement de l'Agence l'exige, et moyennant l'accord préalable de la Commission.

Article 26

Budget

1. Toutes les recettes et dépenses de l'Agence font l'objet de prévisions pour chaque exercice, celui-ci coïncidant avec l'année civile, et sont inscrites au budget de l'Agence.
2. Le budget de l'Agence est équilibré en recettes et en dépenses.
3. Sans préjudice d'autres ressources, les recettes de l'Agence comprennent:
 - (a) une contribution de l'Union inscrite au budget général de l'Union européenne et des subventions des organismes de l'Union;
 - (b) des contributions éventuelles de tout pays tiers participant aux travaux de l'Agence conformément à l'article 24;
 - (c) les droits et redevances pour les infrastructures, les publications, la formation ou tout autre service relevant du champ d'application du présent règlement, fourni par l'Agence conformément aux actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 33;
 - (d) toute contribution financière volontaire d'États membres, de pays tiers ou d'autres entités, à condition que cette contribution soit transparente, clairement indiquée dans le budget et ne porte pas préjudice à l'indépendance et à l'impartialité de l'Agence.
4. Les dépenses de l'Agence comprennent la rémunération du personnel, les dépenses administratives et d'infrastructure et les frais de fonctionnement.

Article 27

Établissement du budget

1. Chaque année, le directeur exécutif établit un projet d'état prévisionnel des recettes et dépenses de l'Agence pour l'exercice suivant, comprenant le tableau des effectifs, et le transmet au conseil d'administration.
2. Le conseil d'administration, sur la base de ce projet, adopte un projet d'état prévisionnel des recettes et dépenses de l'Agence pour l'exercice suivant.
3. Le projet d'état prévisionnel des recettes et dépenses de l'Agence est transmis à la Commission au plus tard le 31 janvier de chaque année. Le conseil d'administration transmet l'état prévisionnel définitif à la Commission le 31 mars au plus tard.
4. L'état prévisionnel est transmis par la Commission à l'autorité budgétaire en même temps que le projet de budget général de l'Union européenne.
5. Sur la base de l'état prévisionnel, la Commission inscrit dans le projet de budget général de l'Union européenne les prévisions qu'elle estime nécessaires pour le tableau des effectifs et le montant

de la subvention à charge du budget général, et saisit l'autorité budgétaire, conformément aux articles 313 et 314 du TFUE.

6. L'autorité budgétaire autorise les crédits au titre de la contribution destinée à l'Agence.
7. L'autorité budgétaire arrête le tableau des effectifs de l'Agence.
8. Le budget de l'Agence est arrêté par le conseil d'administration. Il devient définitif après l'adoption définitive du budget général de l'Union européenne. Il est, le cas échéant, ajusté en conséquence.
9. Les dispositions du règlement délégué (UE) n° 715/2019 s'appliquent à tout projet immobilier susceptible d'avoir des incidences significatives sur le budget de l'Agence.

Article 28

Exécution du budget

1. Le directeur exécutif exécute le budget de l'Agence.
2. Le directeur exécutif transmet chaque année à l'autorité budgétaire toute information pertinente au sujet des résultats des procédures d'évaluation.

Article 29

Présentation des comptes et décharge

1. Au plus tard le 1^{er} mars de l'exercice suivant, le comptable de l'Agence communique les comptes provisoires au comptable de la Commission et à la Cour des comptes.
2. Au plus tard le 31 mars de l'exercice suivant, l'Agence transmet le rapport sur la gestion budgétaire et financière au Parlement européen, au Conseil et à la Cour des comptes.
3. Au plus tard le 31 mars de l'exercice suivant, le comptable de la Commission transmet à la Cour des comptes les comptes provisoires de l'Agence, consolidés avec les comptes de la Commission.
4. Dès réception des observations formulées par la Cour des comptes sur les comptes provisoires de l'Agence, en vertu de l'article 246 du règlement financier, le directeur exécutif établit les comptes définitifs de l'Agence sous sa propre responsabilité et les soumet pour avis au conseil d'administration.
5. Le conseil d'administration rend un avis sur les comptes définitifs de l'Agence.
6. Au plus tard le 1^{er} juillet de l'exercice suivant, le comptable transmet au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et à la Cour des comptes, les comptes définitifs, accompagnés de l'avis du conseil d'administration.
7. Les comptes définitifs sont publiés au Journal officiel de l'Union européenne au plus tard le 15 novembre de l'exercice suivant.
8. Le directeur exécutif adresse à la Cour des comptes une réponse aux observations de celle-ci, le 30 septembre au plus tard. Il adresse également cette réponse au conseil d'administration.
9. Le directeur exécutif soumet au Parlement européen, à la demande de celui-ci, toute information nécessaire au bon déroulement de la procédure de décharge pour l'exercice concerné, comme prévu à l'article 261, paragraphe 3, du règlement financier.

10. Avant le 15 mai de l'année N + 2, le Parlement européen, sur recommandation du Conseil statuant à la majorité qualifiée, donne décharge au directeur exécutif sur l'exécution du budget de l'exercice N.

CHAPITRE VII

PERSONNEL

Article 30

Dispositions générales

Le statut des fonctionnaires et le régime applicable aux autres agents, ainsi que les modalités d'application desdits statut et régime adoptées d'un commun accord par les institutions de l'Union, s'appliquent au personnel de l'Agence.

Article 31

Experts nationaux détachés et autre personnel

1. L'Agence peut avoir recours à des experts nationaux détachés ou à d'autres personnes qu'elle n'emploie pas.
2. Le conseil d'administration adopte une décision établissant le régime applicable au détachement d'experts nationaux auprès de l'Agence.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 32

Nature juridique et siège

1. L'Agence est un organisme de l'Union et est dotée de la personnalité juridique.
2. Dans chaque État membre, l'Agence possède la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par la législation nationale. Elle peut notamment acquérir et aliéner des biens immobiliers et mobiliers et ester en justice.
3. L'Agence est représentée par son directeur exécutif.
4. Le siège de l'Agence est fixé à Lisbonne, en République du Portugal.
5. À la demande de la Commission, le conseil d'administration peut décider, avec l'accord des États membres concernés et moyennant leur coopération, et en tenant dûment compte des incidences budgétaires, y compris de toute contribution que les États membres concernés pourraient fournir, d'établir les centres régionaux nécessaires pour effectuer certaines tâches de l'Agence de la manière la

plus efficace possible. Lorsqu'il prend une telle décision, le conseil d'administration définit avec précision le champ des activités du centre régional, tout en évitant les coûts inutiles et en renforçant la coopération avec les réseaux régionaux et nationaux existants.

Article 33

Actes d'exécution concernant les droits et redevances

1. La Commission adopte, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 2, 3 et 4, des actes d'exécution précisant:
 - (a) les droits et redevances dus à l'Agence, en particulier en application de l'article 26, paragraphe 3, point c); et
 - (b) les modalités de paiement.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 34, paragraphe 2.

2. Des droits et redevances sont perçus pour les éventuels services fournis par l'Agence, notamment à des pays tiers et à l'industrie pour les tâches relevant de ses compétences.

3. Les droits et redevances sont tous exprimés et perçus en euros. Les droits et redevances sont fixés de manière transparente, équitable et uniforme. Les besoins spécifiques des petites et moyennes entreprises, y compris la possibilité de fractionner les paiements en plusieurs tranches et sur plusieurs phases, sont pris en considération, le cas échéant. La répartition de ces droits et redevances est clairement signalée dans la comptabilité. Des délais raisonnables sont fixés pour le paiement des droits et redevances.

4. Le montant des droits et redevances est fixé à un niveau assurant une recette en principe suffisante pour couvrir la totalité des coûts des services fournis. Ces coûts incluent en particulier toutes les dépenses de l'Agence réalisées en faveur du personnel participant aux activités visées au paragraphe 2, y compris la part de l'employeur dans les cotisations au régime de retraite. Si un déséquilibre significatif résultant de la fourniture des services couverts par des droits et redevances devient récurrent, le niveau desdits droits et redevances est revu. Ces droits et redevances constituent des recettes affectées à l'Agence.

Article 34

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil⁴⁵. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

⁴⁵ Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 35

Privilèges et immunités

Le protocole sur les privilèges et immunités de l'Union européenne s'applique à l'Agence ainsi qu'à son personnel.

Article 36

Régime linguistique

1. Les dispositions prévues par le règlement n° 1 du Conseil⁴⁶ s'appliquent à l'Agence.
2. Les services de traduction nécessaires au fonctionnement de l'Agence sont assurés par le Centre de traduction des organes de l'Union européenne.

Article 37

Transparence

1. Le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil⁴⁷ s'applique aux documents détenus par l'Agence.
2. Le conseil d'administration adopte, dans un délai de six mois à compter de la date de sa première réunion, les modalités d'application du règlement (CE) n° 1049/2001.
3. Les décisions prises par l'Agence en application de l'article 8 du règlement (CE) n° 1049/2001 peuvent faire l'objet d'une plainte auprès du médiateur ou d'un recours devant la Cour de justice de l'Union européenne, dans les conditions prévues respectivement aux articles 228 et 263 du TFUE.
4. Les opérations de traitement de données à caractère personnel effectuées par l'Agence sont soumises aux dispositions du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil⁴⁸.

⁴⁶ JO L 17 du 6.10.1958, p. 385. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 du 20 novembre 2006 portant adaptation de certains règlements et décisions en raison de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie.

⁴⁷ Règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission (JO L 145 du 31.5.2001, p. 43).

⁴⁸ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

Article 38

Lutte contre la fraude

1. Afin de faciliter la lutte contre la fraude, la corruption et les autres activités illégales au titre du règlement (UE, Euratom) n° 883/2013, l'Agence adopte des dispositions appropriées applicables à l'ensemble du personnel de l'Agence.
2. La Cour des comptes européenne dispose d'un pouvoir d'audit, sur pièces et sur place, à l'égard de tous les bénéficiaires de subventions, contractants et sous-traitants qui ont reçu, par l'intermédiaire de l'Agence, des fonds de l'Union.
3. L'OLAF peut mener des enquêtes, y compris des contrôles et vérifications sur place, en vue d'établir l'existence, le cas échéant, d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union dans le cadre d'une subvention ou d'un marché financé par l'Agence, conformément aux dispositions et procédures prévues par le règlement (UE, Euratom) n° 883/2013.
4. Sans préjudice des paragraphes 1, 2 et 3, les accords de coopération avec des pays tiers et des organisations internationales, les contrats, les conventions de subvention et les décisions de subvention de l'Agence contiennent des dispositions qui habilite expressément la Cour des comptes européenne, l'OLAF et le Parquet européen à procéder à ces audits et à ces enquêtes, conformément à leurs compétences respectives.

Article 39

Règles de sécurité en matière de protection des informations classifiées et des informations sensibles non classifiées

L'Agence adopte des règles de sécurité équivalentes à celles de la Commission concernant la protection des informations classifiées de l'Union européenne (ICUE) et des informations sensibles non classifiées, énoncées dans les décisions (UE, Euratom) 2015/443⁴⁹ et 2015/444⁵⁰ de la Commission. Les règles de sécurité de l'Agence contiennent des dispositions relatives à l'échange, au traitement et au stockage de telles informations.

Article 40

Responsabilité

1. La responsabilité contractuelle de l'Agence est régie par la législation applicable au contrat concerné.
2. La Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour statuer en vertu de toute clause compromissaire contenue dans un contrat conclu par l'Agence.

⁴⁹ Décision (UE, Euratom) 2015/443 de la Commission du 13 mars 2015 relative à la sécurité au sein de la Commission (JO L 72 du 17.3.2015, p. 41).

⁵⁰ Décision (UE, Euratom) 2015/444 de la Commission du 13 mars 2015 concernant les règles de sécurité aux fins de la protection des informations classifiées de l'Union européenne (JO L 72 du 17.3.2015, p. 53).

3. En matière de responsabilité extracontractuelle, l'Agence répare, conformément aux principes généraux communs aux droits des États membres, les dommages causés par ses services ou par son personnel dans l'exercice de leurs fonctions.
4. La Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour connaître des litiges concernant la réparation des dommages visés au paragraphe 3.
5. La responsabilité personnelle des membres du personnel envers l'Agence est régie par les dispositions du statut ou du régime qui leur sont applicables.

Article 41

Évaluation et réexamen

1. Au plus tard cinq ans après le [date de l'entrée en vigueur], et tous les cinq ans par la suite, la Commission procède à une évaluation de l'incidence, de l'efficacité et de l'efficience de l'Agence et de ses méthodes de travail. L'évaluation porte, en particulier, sur la nécessité éventuelle de modifier le mandat de l'Agence et sur les conséquences financières d'une telle modification.
2. La Commission transmet le rapport d'évaluation, accompagné de ses conclusions sur celui-ci, au Parlement européen, au Conseil et au conseil d'administration. Les conclusions de l'évaluation sont rendues publiques.
3. Une évaluation sur deux porte aussi sur les résultats obtenus par l'Agence au regard de ses objectifs, de son mandat et de ses tâches. Lorsque la Commission estime que le maintien de l'Agence n'est plus justifié au regard des objectifs, du mandat et des tâches qui lui ont été assignés, elle peut proposer que le présent règlement soit modifié en conséquence ou abrogé.

Article 42

Enquêtes administratives du Médiateur européen

Les activités de l'Agence sont soumises aux enquêtes du Médiateur européen conformément à l'article 228 du TFUE.

Article 43

Dispositions transitoires

1. Par dérogation à l'article 15 du présent règlement, les membres du conseil d'administration nommés au titre du règlement (CE) n° 1406/2002 avant le [date d'entrée en vigueur] restent en fonction en tant que membres du conseil d'administration jusqu'au terme de leur mandat, sans préjudice du droit de chaque État membre de nommer un nouveau représentant.
2. Le directeur exécutif de l'Agence nommé sur la base de l'article 16 du règlement (UE) n° 1406/2002 reste affecté au poste de directeur exécutif avec les tâches et responsabilités prévues à l'article 23 du présent règlement. Si une décision prorogeant le mandat du directeur exécutif conformément à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1406/2002 est adoptée avant l'entrée

en vigueur du présent règlement, la durée du mandat prorogé est de cinq ans. Les autres conditions du contrat demeurent inchangées.

4. L'entrée en vigueur du présent règlement est sans préjudice de tous les contrats de travail en vigueur le [date d'entrée en vigueur].

Article 44

Abrogation

Le règlement (CE) n° 1406/2002 est abrogé.

Article 45

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
La présidente

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002

1.2. Domaine(s) d'action concerné(s)

Mobilité et transport – Sécurité maritime

1.3. La proposition porte sur:

- une action nouvelle
- une action nouvelle à la suite d'un projet pilote/d'une action préparatoire⁵¹
- la prolongation d'une action existante
- une fusion d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général/objectifs généraux

L'objectif général est de proposer un nouveau règlement instituant l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Les objectifs de l'AESM sont la promotion et l'établissement d'un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime afin d'atteindre l'objectif «zéro accident» et les objectifs de sûreté maritime, de réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires, de durabilité du secteur maritime, de prévention de la pollution causée par les navires et de lutte contre ce phénomène ainsi que de lutte contre la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières.

Les autres objectifs de l'Agence sont la promotion de la numérisation du secteur maritime en facilitant la transmission électronique des données, le soutien à la simplification et la fourniture de systèmes et de services intégrés de surveillance et d'appréciation de la situation maritime à la Commission et aux États membres.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Les objectifs spécifiques de la révision sont les suivants:

mieux ancrer et intégrer les tâches et objectifs actuels de l'AESM dans le règlement l'instituant afin que cette dernière soit légalement mandatée pour les remplir et apporter aux États membres et à la Commission l'assistance technique, opérationnelle et scientifique nécessaire pour assurer la sécurité et la sûreté maritimes, ainsi que la transition verte et numérique du secteur, tout en veillant à ce que le règlement instituant l'AESM soit à l'épreuve du temps en prévoyant suffisamment de souplesse pour intégrer de nouvelles tâches répondant à l'évolution des besoins du secteur maritime et à ce que l'AESM dispose de ressources humaines et financières suffisantes pour remplir son rôle.

⁵¹ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

La révision actuelle (et la fiche financière législative) comprend l'incidence budgétaire complète du nouveau règlement instituant l'AESM et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002, ainsi que l'incidence budgétaire des révisions suivantes: i) la révision de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon; ii) la révision de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port; iii) la révision de la directive 2009/18/CE relative aux enquêtes sur les accidents; et iv) la révision de la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires. L'incidence budgétaire de ces quatre dernières propositions est décrite plus en détail dans chacune des fiches financières législatives respectives.

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

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

Le règlement devrait tenir compte du rôle plus important que l'AESM joue dans le secteur maritime, qui a considérablement évolué depuis 2013. Il devrait garantir une certaine souplesse permettant à l'AESM d'adapter son champ d'action sans pour autant renoncer à sa mission principale.

Le règlement devrait permettre à l'AESM de soutenir le secteur maritime de l'Union de la manière la plus efficace possible face à la double transition à laquelle il est confronté en matière de durabilité et de numérisation, tout en rendant le mandat à l'épreuve du temps afin de relever les défis de l'avenir.

1.4.4. *Indicateurs de performance*

Préciser les indicateurs permettant de suivre les progrès et les réalisations.

L'efficacité du règlement proposé, en ce qui concerne l'objectif spécifique n° 1, sera déterminée sur la base des résultats annuels et pluriannuels et de l'accomplissement par l'Agence de chacune de ses tâches, comme indiqué dans son document unique de programmation annuel et dans son rapport d'activité annuel consolidé.

L'efficacité du règlement proposé, en ce qui concerne l'objectif spécifique n° 2, sera déterminée sur la base du nombre de demandes et de nouvelles tâches qui seront attribuées à l'AESM dans les années à venir.

L'efficacité du règlement proposé, en ce qui concerne l'objectif spécifique n° 3, sera déterminée sur la base des résultats obtenus par l'Agence conformément au document unique de programmation annuel et au rapport d'activité annuel consolidé.

L'efficacité globale du règlement proposé sera contrôlée dans le cadre de l'évaluation proposée de l'Agence tous les cinq ans, tandis que la Commission émettra un avis sur le document unique de programmation de l'Agence, qui comprend le programme de travail annuel et pluriannuel et les ressources allouées pour chacune des tâches de l'Agence.

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

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

1) En ce qui concerne la révision de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon:

l'AESM sera tenue de mettre en œuvre des solutions techniques pour l'enregistrement des certificats électroniques et la notification des certificats électroniques ainsi que des rapports d'inspection dressés au titre du contrôle par l'État du pavillon, d'élaborer des outils de validation et de mettre au point de nouveaux modules. L'AESM sera également tenue de mettre au point un mécanisme et un modèle pour la déclaration d'informations et de statistiques, et de mettre en place un renforcement commun des capacités et une formation harmonisée (diplôme de spécialisation) destinée aux inspecteurs, aux agents ou aux auditeurs chargés des contrôles incombant à l'État du pavillon, en élaborant à l'intention des inspecteurs chargés des contrôles incombant à l'État du pavillon des cours communs et des formations aux nouvelles technologies, y compris, sans toutefois s'y limiter, aux carburants renouvelables et

bas carbone, qui revêtent une importance particulière pour le paquet «Ajustement à l'objectif 55», ainsi qu'à l'automatisation.

D'ici à 2025, un équivalent temps plein (ETP) supplémentaire sera nécessaire pour mettre au point le nouveau module consacré aux certificats électroniques, ainsi qu'un ETP supplémentaire pour apporter des compétences informatiques spécialisées et des connaissances maritimes au sein du service d'assistance maritime de l'AESM. L'incidence budgétaire de la révision de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon est incluse dans l'actuelle enquête sur les forces de travail (EFT). La révision de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon comprendra une EFT distincte fournissant plus de détails.

2) En ce qui concerne la révision de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port:

L'AESM sera tenue d'organiser des formations pour les inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port en ce qui concerne les navires de pêche de plus grande taille, en mettant l'accent sur les lignes directrices de l'Union en la matière, et d'élaborer les cours correspondants. L'AESM sera également tenue d'élaborer un module Thetis pour les navires de pêche et un programme commun pour le contrôle des navires de pêche par l'État du port, qui couvrira toutes les instructions et orientations pertinentes.

L'AESM sera tenue d'organiser des formations pour les inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port concernant l'utilisation des certificats statutaires électroniques et devra mettre au point un outil de validation et un référentiel.

L'AESM sera tenue de mettre au point des outils de formation améliorés et de renforcer les capacités des inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port en ce qui concerne les nouvelles technologies, y compris, mais sans s'y limiter, les carburants renouvelables et bas carbone, qui revêtent un intérêt particulier dans la perspective du paquet «Ajustement à l'objectif 55», et l'automatisation en améliorant les outils de formation en ligne de l'AESM et en recrutant des experts.

D'ici à 2025, deux ETP seront nécessaires pour aider l'AESM à mettre au point les outils. L'incidence budgétaire de la révision de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port est incluse dans l'actuelle EFT. La révision de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port comprendra une EFT distincte fournissant plus de détails.

3) En ce qui concerne la révision de la directive 2009/18/CE relative aux enquêtes sur les accidents:

L'AESM devra organiser des formations complémentaires relatives aux carburants renouvelables et à faible émission de carbone (risques, utilisation à bord, protections des navires, etc.), à l'appui des initiatives faisant partie du paquet «Ajustement à l'objectif 55», mais aussi sur: l'élément humain, la conduite d'un navire automatisé, l'analyse de la sécurité (pour encourager les États membres à mieux utiliser les données relatives aux accidents), l'expertise judiciaire (photos, échantillonnage, etc.), les événements (incendie, accidents de navigation, dommages aux équipements, activités professionnelles, etc.) et les règles prévues par le RGPD.

L'AESM fournira également des outils et des équipements opérationnels lors d'une enquête individuelle, tels que des ROV (véhicules sous-marins téléopérés), des RPAS (drones aériens), des robots (par exemple pour accéder aux zones endommagées, aux espaces clos, etc.), des équipements VDR (enregistreurs de données de voyage), des logiciels tels que MADAS

(Marine Accident Data Analysis Suite); des ressources ad hoc (laboratoires scientifiques, bassin d'essai); des services ad hoc (simulation 3D pour les incendies, perte de conteneurs, etc.). Ce soutien s'appuiera sur les services existants fournis par l'AESM dans différents domaines (comme indiqué ci-dessus: drones aériens, drones submersibles, formation à l'imagerie satellitaire, etc.) et sera fourni selon le principe du premier arrivé, premier servi. À plus long terme, et en fonction de l'expérience acquise lors de la mise en œuvre, les ressources de l'AESM seront adaptées de façon appropriée.

L'AESM offrira également un soutien analytique hautement spécialisé lors des enquêtes VSMC (Very Serious Marine Casualty) menées par des experts «standard» et «hautement qualifiés» de l'AESM, qui pourraient inclure, sans s'y limiter, des analystes du comportement, des psychologues et d'autres spécialistes.

D'ici à 2025, deux ETP seront nécessaires pour apporter un soutien opérationnel et analytique aux nouvelles tâches de l'AESM. L'incidence budgétaire de la révision de la directive 2009/18/CE relative aux enquêtes sur les accidents est incluse dans l'actuelle EFT. La révision de la directive 2009/18/CE relative aux enquêtes sur les accidents comprendra une EFT distincte fournissant plus de détails.

4) En ce qui concerne la révision de la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires:

En raison de l'extension du champ d'application de la directive, l'AESM sera tenue de mettre en place des services supplémentaires de surveillance par satellite à l'intention des autorités des États membres et de moderniser le service CleanSeaNet afin de mieux surveiller et détecter les polluants. L'AESM sera tenue d'élaborer des formations et des documents d'orientation, tout en les mettant régulièrement à jour. Elle mettra également en place un canal de signalement externe pour les lanceurs d'alerte, afin de soumettre des informations sur d'éventuels rejets illégaux et d'améliorer les services maritimes intégrés. L'AESM sera également tenue de mettre au point et de gérer un nouvel outil de signalement afin que les États membres rendent compte de chaque incident de pollution causée par les navires, ainsi que de créer un site internet pour tenir le public informé de la pollution causée par les navires.

Au total, neuf ETP seront nécessaires pour soutenir la fourniture des services supplémentaires de surveillance par satellite et trois ETP supplémentaires seront nécessaires pour soutenir la mise au point des services maritimes intégrés. L'un de ces ETP sera embauché dans le cadre du prochain CFP. L'incidence budgétaire de la révision de la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires est incluse dans l'actuelle EFT. La révision de la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires comprendra une EFT distincte fournissant plus de détails.

Les ressources nécessaires aux fins des points 1) à 4) sont prises en considération dans chacune des fiches financières législatives accompagnant les propositions législatives respectives.

5) En ce qui concerne le nouveau règlement abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002:

L'AESM devra s'acquitter des tâches supplémentaires élargies ci-dessous:

elle aura besoin de deux ETP en 2025 et de deux ETP supplémentaires à partir de 2026 pour assister les États membres et la Commission dans les discussions au niveau de l'OMI sur les carburants de substitution et leur déploiement, y compris les risques pour la sécurité découlant de ces évolutions. L'Agence devra intensifier la recherche et augmenter le nombre d'études annuelles. Un ETP supplémentaire sera nécessaire dans le cadre du prochain CFP.

Un ETP sera nécessaire à partir de 2026 pour intensifier les travaux sur la cybersécurité dans le secteur du transport maritime, notamment afin d'élaborer des lignes directrices et de faciliter l'échange d'expertise entre les États membres.

Le centre d'appréciation de la situation maritime, opérationnel 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, devra renforcer ses opérations et étendre ses activités actuelles afin de répondre aux nouveaux besoins dans les domaines de l'environnement et de la sécurité, ainsi que dans le nouveau contexte géopolitique, en aidant les États membres et la Commission sur demande dans les cas d'urgence, comme l'application de sanctions. L'Agence aura besoin de huit ETP pour mettre au point l'infrastructure informatique nécessaire à ce centre dès 2025, l'achever d'ici à 2027 et l'exploiter. Trois ETP supplémentaires seront nécessaires dans le cadre du prochain CFP.

L'Agence devrait contribuer à la mise en œuvre du système de guichet unique maritime européen (EMSWe) en ajoutant trois ETP qui seront chargés d'aider à la création des ensembles de données et de l'infrastructure informatique nécessaires.

L'Agence devrait également s'occuper du déploiement de navires autonomes (MASS) en menant une nouvelle analyse fondée sur les risques, pour laquelle elle aura besoin d'un ETP dans le cadre du prochain CFP.

L'incidence budgétaire du nouveau règlement abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002 est incluse dans l'actuelle EFT.

- 1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Justification de l'action au niveau européen (ex ante)

L'intervention actuelle de l'Union (tâches de l'AESM) est définie dans le règlement instituant l'AESM [règlement (CE) n° 1406/2002]. En outre, de nombreux actes législatifs tels que la directive relative au système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQE-UE), la directive (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, le règlement (UE) n° 1257/2013 sur le recyclage des navires et le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime ont confié des tâches directes ou indirectes à l'AESM.

De même, la révision tient compte des révisions en cours de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon, de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port, de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et de la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, qui ajouteront de nouvelles tâches à l'AESM.

Le règlement actuel vise à regrouper toutes les tâches existantes de l'Agence en un seul acte juridique et à étendre le rôle de l'AESM aux domaines qui le justifient.

Valeur ajoutée de l'Union escomptée (ex post)

Le réexamen du règlement a mis en évidence la valeur ajoutée de l'AESM en ce qui concerne son rôle dans l'hébergement de systèmes au niveau de l'Union, tels que SafeSeaNet, Thetis et, dans une moindre mesure, la base de données de la plateforme européenne d'informations sur les accidents de mer (European Marine Casualty Information Platform; EMCIP) pour les enquêtes sur les accidents, ainsi que dans la promotion de l'élaboration de ces systèmes. Dans ce contexte, au terme de son bilan de qualité, la Commission a recommandé de continuer de renforcer les capacités de l'AESM, en mettant l'accent sur la promotion des systèmes numériques, des applications et des bases de données de l'AESM, ainsi que sur l'investissement dans ces outils.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

L'évaluation du règlement instituant l'AESM a montré la valeur ajoutée de l'Agence.

La présente initiative vise à remédier aux problèmes identifiés, à savoir:

le mandat de l'AESM ne tient pas correctement compte de son champ d'activités actuel en raison de l'évolution des besoins du secteur maritime et du nouveau cadre réglementaire de l'Union dans ce domaine;

les dispositions administratives et financières du mandat ne tiennent pas compte du dernier cadre réglementaire de l'Union sur la gouvernance des agences; et

l'AESM est confrontée à des ressources limitées pour remplir à la fois ses tâches actuelles et les nouvelles tâches et activités découlant des besoins du secteur, tels que la transition verte, ou de l'évolution de la législation, avec notamment le nouveau paquet sur la sécurité maritime.

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

La révision proposée est un élément clé de la communication de la Commission sur une stratégie de mobilité durable et intelligente, qui présente la vision de l'Union pour le système de transport du futur. Dans cette stratégie, la Commission a annoncé qu'elle prévoyait d'entamer une révision approfondie de la législation existante, y compris de réviser le mandat de l'Agence européenne pour la sécurité maritime en 2022 (dans le cadre de l'initiative phare n° 10 – Renforcer la sûreté et la sécurité des transports).

La révision proposée créera des synergies avec plusieurs actes du cadre réglementaire de l'Union, notamment la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon, la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port, la directive 2009/18/CE relative aux enquêtes sur les accidents et la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires.

La proposition est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel, bien qu'elle nécessite une reprogrammation au sein de la rubrique 1 en ce qui concerne la contribution annuelle à l'AESM. L'augmentation des crédits pour l'AESM sera contrebalancée par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE Transport (02 03 01) dans le cadre financier pluriannuel actuel.

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

L'incidence budgétaire de la présente initiative concerne les ressources supplémentaires nécessaires pour les nouvelles tâches attribuées à l'AESM à la suite de la révision de plusieurs directives, ainsi que l'élargissement des tâches existantes. Il s'agit de nouvelles tâches pour

l'AESM qui deviendront permanentes, tandis que les tâches existantes ne diminueront pas ni ne seront partiellement supprimées. Les besoins supplémentaires en ressources humaines seront, dans certains cas, satisfaits par le redéploiement de membres du personnel, alors que dans d'autres cas, ce ne sera pas possible. Dans le cas de tâches encore plus élargies (telles que l'assistance à la surveillance des organismes agréés), les besoins en ressources humaines seront satisfaits par le redéploiement de deux ETP en 2027. Cinq ETP supplémentaires seront redéployés dans le cadre du prochain CFP pour contribuer à des tâches élargies telles que l'assistance à la gestion des crises, l'analyse des risques de sécurité pour les tendances futures et le soutien aux mesures de préparation pour les installations pétrolières et gazières. Les besoins en ressources humaines pour les autres tâches ne peuvent être satisfaits par le redéploiement de membres du personnel, tandis que les besoins budgétaires supplémentaires seront satisfaits par compensation par les programmes existants gérés par la DG MOVE au titre du cadre financier pluriannuel actuel. L'augmentation des crédits pour l'AESM sera contrebalancée par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE Transport (02 03 01) dans le cadre financier pluriannuel actuel.

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

durée limitée

- Proposition/initiative en vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA
- Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA

durée illimitée

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA [n.d.]
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)⁵²

Gestion directe par la Commission par l'intermédiaire des

- agences exécutives

Gestion partagée avec les États membres

Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
- aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;
- à des établissements de droit public;
- à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;
- à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;
- à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.

Remarques

La gestion du règlement proposé sera assurée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime et par la Commission européenne, qui en assurera la supervision le cas échéant.

⁵² Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Le règlement prévoit une évaluation portant, notamment, sur l'incidence, l'efficacité et l'efficience de l'action de l'AESM et de ses méthodes de travail, et qui peut étudier la nécessité éventuelle de modifier la structure, le fonctionnement, le domaine d'action et les tâches de l'AESM, ainsi que les incidences financières d'une telle modification. Outre cette évaluation, la Commission obtiendra des données grâce à sa représentation aux réunions du conseil d'administration de l'Agence et à sa supervision, aux côtés des États membres, des travaux de l'AESM. Le conseil d'administration devrait donner les orientations générales pour les activités de l'Agence et être associé plus étroitement au suivi des activités de l'Agence, en vue de renforcer la surveillance en matière administrative et budgétaire.

Le directeur exécutif mettra en place un système efficace de suivi afin de pouvoir comparer les résultats de l'AESM avec ses objectifs et tâches prévus par le présent règlement.

Toutes les agences de l'Union travaillent sous un système de surveillance stricte comprenant 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, défini dans le règlement instituant l'AESM, continuera à s'appliquer.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

Toutes les agences de l'Union travaillent sous un système de surveillance stricte comprenant 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, défini dans le règlement instituant l'AESM, continuera à s'appliquer.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

Alors que la Commission sera globalement responsable de faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'incidence, l'efficacité et l'efficience de l'action de l'AESM et de ses méthodes de travail, et de proposer une révision si nécessaire, l'Agence européenne pour la sécurité maritime sera responsable de son fonctionnement et de la mise en œuvre de son cadre de contrôle interne.

Le directeur exécutif mettra en place un système efficace de suivi afin de pouvoir comparer les résultats de l'AESM avec ses objectifs et tâches prévus par le présent règlement. À cette fin, il établit, en accord avec la Commission et le conseil d'administration, des indicateurs de performance spécifiques qui permettent d'évaluer véritablement les résultats atteints. Il fait en sorte que la structure organisationnelle de l'AESM soit régulièrement adaptée en fonction de l'évolution des besoins et dans les limites des ressources financières et humaines disponibles. À cet égard, il instaure des procédures d'évaluation régulière correspondant aux normes professionnelles reconnues.

La DG MOVE procédera aux contrôles nécessaires conformément à la stratégie de supervision adoptée en 2017 sur les relations de la DG avec les agences décentralisées et les entreprises

communes. Dans le cadre de cette stratégie, la DG MOVE suit les indicateurs de performance relatifs à l'exécution du budget, aux recommandations d'audit et aux questions administratives. Un rapport est fourni par l'Agence sur une base semestrielle. Les contrôles effectués sur la supervision de l'Agence ainsi que sur la gestion financière et budgétaire connexe sont conformes à la stratégie de contrôle de la DG MOVE, mise à jour en 2022.

Les ressources supplémentaires mises à la disposition de l'AESM seront soumises au système de contrôle interne et de gestion des risques de l'AESM, qui est aligné sur les normes internationales applicables et prévoit des contrôles spécifiques destinés à prévenir les conflits d'intérêts et à garantir la protection des lanceurs d'alerte.

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

En vertu de la proposition de règlement, un financement supplémentaire sera accordé uniquement à l'AESM, qui sera tenue d'exécuter les tâches attribuées à la suite de la révision de la directive 2009/21/CE concernant les obligations des États du pavillon, de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port, de la directive 2009/18/CE relative aux enquêtes sur les accidents et de la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires.

L'AESM est entièrement responsable de l'exécution de son budget, tandis que la DG MOVE est responsable du paiement régulier des contributions fixées par l'autorité budgétaire. Le niveau de risque d'erreur attendu au moment du paiement et de la clôture est analogue à celui lié aux subventions budgétaires accordées à l'Agence.

Les tâches supplémentaires résultant de la proposition de règlement ne devraient pas donner lieu à des contrôles spécifiques supplémentaires. Par conséquent, le coût du contrôle pour la DG MOVE (évalué par rapport à la valeur des fonds gérés) devrait rester stable.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

L'AESM applique les principes antifraude des agences décentralisées de l'Union, conformément à l'approche de la Commission. En mars 2021, l'Agence a adopté une stratégie antifraude actualisée, fondée sur la méthodologie et les orientations en matière de stratégie antifraude présentées par l'OLAF et sur la stratégie antifraude de la DG MOVE. Elle fournit un cadre pour traiter les questions relatives à la prévention, à la détection et aux conditions applicables aux enquêtes en matière de fraude au niveau de l'Agence. L'AESM adapte et améliore en permanence ses politiques et ses actions afin d'encourager le plus haut niveau d'intégrité au sein de son personnel, de favoriser une prévention et une détection efficaces du risque de fraude et d'établir les procédures appropriées pour signaler et traiter les cas de fraude potentiels ainsi que leurs conséquences. En outre, l'AESM a adopté, en 2015, sa propre politique en matière de conflits d'intérêts pour le conseil d'administration.

L'AESM coopère avec les services de la Commission sur les questions relatives à la prévention de la fraude et des irrégularités. La Commission veillera à ce que cette coopération se poursuive et soit renforcée.

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	CD/CND ⁵³	de pays AELE ⁵⁴	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁵⁵	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
1	02 10 02	CD	OUI	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

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	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats et pays	d'autres pays tiers	autres recettes affectées

⁵³ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

⁵⁴ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁵⁵ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

				candidats potentiels		
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses⁵⁶

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel		1	Marché unique, innovation et numérique				
Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)			Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
Titre 1:	Engagements	(1)	1,727	4,992	5,163	43,323	55,205
	Paiements	(2)	1,727	4,992	5,163	43,323	55,205
Titre 2:	Engagements	(1a)					
	Paiements	(2a)					
Titre 3:	Engagements	(3a)	8,012	15,097	16,007	125,833	164,949
	Paiements	(3b)	8,012	15,097	16,007	125,833	164,949
TOTAL des crédits pour l'AESM	Engagements	=1+1a +3a	9,739	20,089	21,170	169,156	220,154
	Paiements	=2+2a +3b	9,739	20,089	21,170	169,156	220,154

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est donnée à titre indicatif, sans préjudice de l'accord sur le futur CFP.

⁵⁶ La synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses comprend l'incidence totale estimée des activités 1) à 5) décrites au point 1.5.1. L'incidence estimée des actions 1) à 4) est également indiquée dans chacune des fiches financières législatives accompagnant les propositions législatives respectives.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
• Ressources humaines									
• Autres dépenses administratives									
TOTAL DG <.....>		Crédits							

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)								
--	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	9,739	20,089	21,170	169,156	220,154
	Paiements	9,739	20,089	21,170	169,156	220,154

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est donnée à titre indicatif, sans préjudice de l'accord sur le futur CFP.

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits de l'AESM

- 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 en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année N		Année N+1		Année N+2		Année N+3		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						TOTAL		
	RÉALISATIONS																		
	Type ⁵⁷	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ⁵⁸ ...																			
- Réalisation																			
- Réalisation																			
- Réalisation																			
Sous-total objectif spécifique n° 1																			
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																			
- Réalisation																			
Sous-total objectif spécifique n° 2																			
COÛT TOTAL																			

Le cas échéant, les montants correspondent à la somme de la contribution de l'Union en faveur de l'Agence et des autres recettes enregistrées par cette dernière (droits et redevances).

⁵⁷ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

⁵⁸ Tel que décrit au point 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)...».

3.2.3. Incidence estimée sur les ressources humaines de l'AESM

3.2.3.1. Synthèse

- La proposition/l'initiative ne nécessite pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative nécessite l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale). Le cas échéant, les montants correspondent à la somme de la contribution de l'Union en faveur de l'Agence et les autres recettes enregistrées par cette dernière (droits et redevances).

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	-------

Agents temporaires (grades AD)	1,368	4,104	4,275	35,910	45,657
Agents temporaires (grades AST)	0,086	0,342	0,342	3,591	4,361
Agents contractuels	0,273	0,546	0,546	3,822	5,187
Experts nationaux détachés					

TOTAL	1,727	4,992	5,163	43,323	55,205
--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	---------------

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est donnée à titre indicatif, sans préjudice de l'accord sur le futur CFP.

Besoins en personnel (ETP):

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	-------

Agents temporaires (grades AD)	16	24	25	30	30
Agents temporaires (grades AST)	1	2	2	3	3
Agents contractuels	6	6	6	6	6
Experts nationaux détachés					

TOTAL	23	32	33	39	39
--------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est donnée à titre indicatif, sans préjudice de l'accord sur le futur CFP.

L'AESM commencera à préparer le recrutement dès que la proposition sera adoptée. Les coûts sont estimés sur la base de l'hypothèse que les 23 ETP seront recrutés à partir du 1^{er} juillet 2025. Par conséquent, la première année, les coûts en ressources humaines ne s'élèvent qu'à 50 %.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines pour la DG de tutelle

- La proposition/l'initiative ne nécessite pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative nécessite l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en valeur entière (ou au plus avec une décimale)

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)							
20 01 02 01 et 20 01 02 02 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)							
20 01 02 03 (en délégation)							
01 01 01 01 (recherche indirecte)							
10 01 05 01 (recherche directe)							
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)⁵⁹							
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)							
Ligne(s) budgétaire e(s) (préciser) ⁶⁰	- au siège ⁶¹						
	- en délégation						
01 01 01 02 (AC, END, INT – recherche indirecte)							
10 01 05 02 (AC, END, INT – recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
TOTAL							

⁵⁹ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

⁶⁰ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

⁶¹ Essentiellement pour les fonds de la politique de cohésion de l'Union, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (Feampa).

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

Il convient de faire figurer à l'annexe V, section 3, la description du calcul des coûts pour les équivalents temps plein.

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

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

Les tâches confiées à l’AESM nécessiteront une reprogrammation de la ligne budgétaire correspondant à la contribution annuelle en faveur de l’Agence (02 10 02) au titre du cadre financier pluriannuel actuel. L’augmentation des crédits pour l’AESM sera contrebalancée par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE Transport (02 03 01) dans le cadre financier pluriannuel actuel. L’incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est donnée à titre indicatif, sans préjudice de l’accord sur le futur CFP.

- La proposition/l’initiative nécessite le recours à l’instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel⁶².

Expliquer 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 ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- La proposition/l’initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d’années que nécessaire, pour refléter la durée de l’incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l’organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

⁶² Voir les articles 12 et 13 du règlement (UE, Euratom) n° 2093/2020 du Conseil du 17 décembre 2020 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2021-2027.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci- après:
 - sur les ressources propres
 - sur les autres recettes

indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁶³					Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3				
Article									

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

⁶³ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.