



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.05.2005  
KOM(2005) 210 endelig

2005/0098(COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om flerårig finansiering af det europæiske agentur for søfartssikkerheds tiltag til  
bekæmpelse af forurening fra skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### 1. FORSLAGETS FORMÅL

Det europæiske agentur for søfartssikkerhed ("agenturet")<sup>1</sup> fik tildelt nye opgaver på området bekæmpelse af olieforurening ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 724/2004 af 31. marts 2004 om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed. Da agenturets ansvar for at bekæmpe olieforurening er en langsigtet opgave, er en passende finansiel sikkerhed i form af en flerårig finansieringsforpligtelse en forudsætning for en effektiv og grundig udførelse af denne opgave.

Med dette lovforslag fastsættes procedurerne og rammerne for et fællesskabsbidrag til finansiering af agenturets nye opgaver i form af en flerårig finansieringsforpligtelse, der strækker sig over en syvårsperiode.

Dette forslag er optaget i Kommissionens arbejdsprogram for 2005.

### 2. BAGGRUND OG BEGRUNDELSE FOR DEN FORESLÅEDE FORANSTALTNING

Olietankskibet Erikas forlis i december 1999 var en alvorlig søulykke med omfattende olieudslip, der førte til, at agenturet blev oprettet i 2002. Agenturet fik til opgave at yde medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og videnskabelig støtte for at sikre et højt, ensartet og effektivt niveau for søfartssikkerhed og for forebyggelse af forurening fra skibe. Den olieforurening, som senere opstod ved olietankskibet Prestiges forlis, blev en skelsættende begivenhed for arbejdet med at opstille specifikke foranstaltninger til at bekæmpe forurening fra skibe. De to søulykker gjorde det klart, at de enkelte medlemsstater ikke havde en tilstrækkelig og velegnet indsatskapacitet, som hurtigt og effektivt kunne sættes ind over for større udslip, og at der derfor måtte stilles supplerende midler til rådighed.

På den baggrund fik agenturet ved forordning (EF) nr. 724/2004 pålagt specifikke forpligtelser på området bekæmpelse af forurening fra skibe i Fællesskabet. Ifølge forordningen skal agenturet yde medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og videnskabelig støtte i forbindelse med utilsigtet og forsætlig forurening fra skibe og navnlig efter anmodning støtte medlemsstaternes forureningsbekæmpelsesordninger på en omkostningseffektiv måde. Agenturet vedtog i oktober 2004 en handlingsplan for beredskab og bekæmpelse af olieforurening ("handlingsplanen")<sup>2</sup>, som det er foreskrevet i forordningen, for at skabe en overordnet ramme for dets tiltag på området forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening.

I handlingsplanen udpeges de aktiviteter, som agenturet har til hensigt at give sig i kast med inden for forordningens rammer. Det drejer sig både om bekæmpelse af olieudslip med særlige forureningsbekæmpende fartøjer og beredskab som middel til at iværksætte effektive bekæmpelsesforanstaltninger. Det tilstræbes især at sikre den bedst mulige udnyttelse af de finansieringsmidler, der står til agenturets rådighed.

#### 1. Agenturets forureningsbekæmpende aktiviteter

---

<sup>1</sup> Nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002, EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 724/2004, EUT L 129 af 29.4.2004, s. 1.

<sup>2</sup> Handlingsplanen er vedtaget af agenturets bestyrelse på det 9. møde i Lissabon den 21.-22. oktober 2004 (Internet-adresse: <http://www.emsa.eu.int>).

Agenturets forureningsbekæmpende tiltag omfatter især følgende tre områder:

**(a) Information**

Agenturet vil indsamle, analysere og formidle information, bedste praksis, teknikker og innovation på området bekæmpelse af olieforurening med henblik på at evaluere og forbedre effektiviteten af foranstaltningerne til bekæmpelse af olieforurening. Denne information vil på sigt blive opbygget inden for rammerne af et "videncenter" med henblik på at gøre forureningsbekæmpelse og –beredskab proaktiv.

**(b) Samarbejde og samordning**

På Kommissionens opfordring yder agenturet denne teknisk og videnskabelig støtte til udbredelse af bedste praksis og udveksling af observatører fra de forskellige regionale aftaler<sup>3</sup>.

**(c) Operativ assistance**

Medlemsstater, som skal bekæmpe et større olieudslip, der overstiger den nationale formåen og kapacitet til bekæmpelse af forurening, kan anmode sekretariatet om at supplere de nationale ordninger til bekæmpelse af forurening med yderligere olieoprensningsskapacitet til søs. Agenturet kan også deltage i fælles aktiviteter til bekæmpelse af olieforurening inden for rammerne af regionale aftaler og multinationale øvelser.

Agenturet tilvejebringer disse supplerende midler via fællesskabsordningen til fremme af styrket samarbejde om indsatser på civilbeskyttelsesområdet, som blev oprettet ved Rådets beslutning 2001/792/EF, Euratom af 23. oktober 2001<sup>4</sup>. Den medlemsstat, som anmoder om assistance, bærer ansvaret for indsatsen og de tilbudte midler.

Fire regioner er udpeget som de primære områder for operativ assistance: Østersøen, den vestlige indsejling til Den Engelske Kanal, Atlanterhavskysten og Middelhavet (især området langs olietankskibsrueten fra Sortehavet). Agenturet vil med tiden stationere fartøjer til bekæmpelse af forurening i disse områder, medens andre områder også vil kunne få assistance ved behov.

For at skaffe egnede olieoprensningsskibe til en konkurrencedygtig pris valgte agenturet at chartre fartøjer med tilstrækkelig kapacitet, der kan ombygges til at kunne bekæmpe olieforurening, på stand by-kontrakter med lang løbetid hos kommercielle redere. Hver af de udpegede regioner dækkes i en periode på mindst tre år (stand by-fartøjer). På anmodning af en medlemsstat vil sådanne fartøjer skulle afbryde deres sædvanlige kommercielle aktiviteter for at blive sat ind i det forureningsramte område. Treårsperioden skønnes at være nødvendig for at dække investeringerne, bl.a. i udstyr om bord, og denne løsning er dermed den mest omkostningseffektive. International Tanker Owners Pollution Federation støttede også denne særlige løsning i en undersøgelse vedrørende indsatskapaciteten over for olieforurening<sup>5</sup> bestilt af Generaldirektoratet for Energi og Transport.

---

<sup>3</sup> Bilaterale og regionale aftaler, eksempelvis Helsinki- og Barcelona-konventionen af hhv. 1974 og 1976, der er indgået mellem kyststater for at yde gensidig bistand i tilfælde af forureningsulykker til søs.

<sup>4</sup> EFT L 297 af 15.11.2001, s. 7.

<sup>5</sup> Undersøgelse af bekæmpelse af forurening fra skibe, april 2004.

## 2. Finansiering af de forureningsbekæmpende aktiviteter

Adgangen til finansielle ressourcer vil være afgørende for arten og omfanget af agenturets aktiviteter til bekæmpelse af forurening. Budgetmyndigheden har tildelt 17,8 mio. EUR for 2005. Bevillingerne for 2006 må (foruden de 20 mio. EUR, der allerede er afsat til aktiviteter til bekæmpelse af forurening i budgettet for 2006) omfatte en ekstrabevilling på 9 mio. EUR, hvoraf 6 mio. EUR er betaling for en fireårig stand-by-kontrakt for et fartøj, der kan indsættes ved ulykker med farlige og skadelige stoffer (HNS – se afsnit 3, a) nedenfor), og 3 mio. EUR til at oprette et satellitbilledbehandlingscenter. Der træffes beslutning om denne bevilling i henhold til den gældende budgetprocedure.

Da olieforurening kan forårsage langvarige skader, er det yderst vigtigt at øge kapaciteten til bekæmpelse af olieforurening i Europa yderligere for at afbøde og bekæmpe olieforurening på en hurtig, effektiv og gennemgribende måde. For at kunne iværksætte en operativ bekæmpelse af olieforurening får agenturet inden længe behov for at bygge videre på de nuværende aktiviteter til bekæmpelse af forurening, der fremgår af handlingsplanen, samt supplerende midler til at maksimere og forbedre effektiviteten af olieoprensningen i europæiske havområder.

Ifølge nylige skøn bør **indsatskapaciteten** styrkes yderligere med ekstra olieoprensningsfartøjer og –udstyr i visse regioner, hvor store afstande kan vanskeliggøre en hurtig indgriben. En mekanisk olieoprensning til søs er dog ikke den eneste måde, hvorpå indsatskapaciteten kan fremmes. Et andet udviklingsområde består i at forbedre midlerne og udstyret til **overvågning fra luften** til støtte for opdagelse og bekæmpelse af forurening og forebyggelse af, at miljølovgivningen overtrædes. Desuden kan **satellitbilleder** anvendes til at supplere de overvågnings- og kontrolaktiviteter, der på nuværende tidspunkt foretages med fly. Agenturet kan derfor med fordel undersøge mulighederne for at oprette et satellitbilledbehandlingscenter, så det kan levere satellitbilleder til medlemsstaterne og Kommissionen for at hjælpe med at opdage, overvåge og håndtere illegale udledninger og utilsigtede olieudslip. Sidst, men ikke mindst må indsatsen over for ulykker med **farlige og skadelige stoffer** udvikles på grundlag af en evaluering af søtransporten af disse stoffer og en vurdering af risiciene ved sådanne ladninger.

I betragtning af agenturets langsigtede ansvar for bekæmpelse af olieforurening er det endvidere nødvendigt at foretage langsigtede investeringer for at tilvejebringe tilstrækkelige finansielle midler til forureningsbekæmpelse og skabe tilstrækkelig finansiell sikkerhed, hvilket kunne mindske udgifterne, når der forhandles om længerevarende kontrakter.

Europa-Parlamentet støttede denne tankegang. I sin betænkning af 21. april 2004 om øget sikkerhed til søs glædede Europa-Parlamentet sig over, at agenturet har fået tildelt operationelle opgaver på området forureningsbekæmpelse, og understregede betydningen af, at der stilles de nødvendige finansielle midler til rådighed til gennemførelsen af disse opgaver.

For at sikre levedygtigheden af en effektiv og bæredygtig indsats mod olieforurening på europæisk plan er det derfor nødvendigt at tilvejebringe en passende sikkerhed for finansieringen af agenturets opgaver inden for forureningsbekæmpelse og sikre omkostningseffektiviteten med et flerårigt program for udgifterne i relation til sådanne opgaver.

Kommissionen finder derfor, at det er nødvendigt at tilvejebringe en flerårig finansiell budgetramme finansieret over fællesskabsbudgettet i perioden 1. januar 2007 til 31. december

2013, overensstemmende med det nye finansielle overslag. Den foreslår derfor, at der afsættes 154 mio. EUR i referenceperioden (se bilag). De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden som led i budgetbehandlingen.

### 3. Flerårig finansiering af de forureningsbekæmpende aktiviteter.

Dette beløb forventes at dække tre af agenturets aktivitetsområder, som er nævnt under punkt 1 ovenfor. De vejledende beløb for hvert område bygger på følgende skøn:

#### (a) Operativ assistance

##### *Stand by-fartøjer*

Agenturet har behov for perioden 2005-2007 til at opbygge en minimumkapacitet, så det kan tilbyde operativ assistance "med supplerende midler", som krævet i forordning (EF) nr. 724/2004. På dette område lægges der som tidligere nævnt særlig vægt på at oprette et system af stand by-olieoprensingsfartøjer og et satellitbilledbehandlingscenter. For at forbedre beredskabskæden generelt må agenturet også behandle andre vanskelige spørgsmål, f.eks. losning af oprenset olie og overvågning fra luften.

Skønnet over budgettet til det flerårige program for bekæmpelse af olieforurening bygger på tal for de aktiviteter, der er gennemført i 2005 og 2006. Skønt det flerårige program skal begynde i 2007, er aktiviteterne i 2005 og 2006 relevante, fordi kontrakterne stadig vil være gyldige og vil skulle fornyes i perioden omfattet af det flerårige program.

En udbudsrunde om stand by-olieoprensingsfartøjer gennemføres første gang i 2005 via et begrænset udbud på grundlag af en indkaldelse af interessetilkendegivelser<sup>6</sup>. Agenturet forventer at afslutte kontrakter ved udgangen af 2005 og derved forpligte sig for de beløb, der er anført i handlingsplanen. De faktiske, nødvendige beløb vil være kendte ved udgangen af 2005, og dette kan resultere i en justering af beløbene i handlingsplanen. Da disse kontrakter vil være gyldige i tre år, skal de genforhandles efter denne periode.

For 2006 vil der blive udarbejdet en ny type stand by-kontrakter. Beløbene til indgåelse af treårskontrakter og fornyelse af kontrakter efter tre år svarer til beløbene for 2005. For at gøre dækningen fuldstændig, vil agenturet i 2007, når Rumænien og Bulgarien er blevet fuldgyltige medlemmer af EU, også skulle forhandle om en ordning for Sortehavet.

Der er igen i 2008 behov for betydelige investeringer (når kontrakterne udløber, og hvert tredje år derefter) på grund af følgende sammenfaldende omstændigheder:

- Bestræbelserne på at sikre løbende dækning af det samme område kan føre til, at der underskrives nye kontrakter om nye fartøjer (nye kontraherende parter). Dermed kan der opstå behov for et andet pre fitting-system og udstyr, som egner sig til fartøjstypen (f.eks. varierer opfejningsssvingarmenes længde i forhold til fartøjets længde)
- Udstyr kan blive forældet, og det skal måske erstattes af tidssvarende (innovativt) udstyr
- Udstyr kan blive beskadiget i forbindelse med øvelser eller olieoprensingsaktiviteter og/eller miste ydeevnen efter at være benyttet til olieoprensning (f.eks. pumper).

Foruden udgifter til udstyr dækker en del af det nødvendige beløb også udgifter til tilbagevendende årlige udgifter, herunder deltagelse i øvelser på tværs af landegrænser,

---

<sup>6</sup> Den tilhørende forhåndsmeddelelse blev offentliggjort i EUT 2005/S16 – 014442 af 22.1.2005.

uddannelse af mandskab og fartøjets disponibilitet (fartøjet skal forblive i det udpegede område, og der ydes erstatning for afbrydelse eller ophævelse af kommercielle kontrakter i tilfælde af, at fartøjet benyttes til olieoprensingsaktiviteter).

### ***Stand by-fartøjer til ulykker med farlige og skadelige stoffer***

Ifølge handlingsplanen koncentrerer indsatsen i første omgang om ekstra kapacitet til bekæmpelse af alvorlige olieudslip, og først senere vil der blive sat ind over for udslip af farlige og skadelige stoffer. Det er vigtigt at bemærke, at olie og olieudslip udviser særlige karakteristika i havmiljøet, og dette indebærer, at bekæmpelsesmulighederne kan afgrænses snævert. På den anden side kan den brede vifte af stoffer, som det kunne dreje sig om ved "kemiske" udslip, og deres karakteristika i havmiljøet skabe behov for yderligere indsatskapacitet af anden art.

Som følge heraf er udbudsprocessen angående fartøjer til bekæmpelse af forurening med farlige og skadelige stoffer planlagt til 2006. Beløbene i bilaget skal dække opgraderingen af eksisterende fartøjer, som der er tegnet kontrakt for, eller om nødvendigt kontrakter på stand by-basis for egnede specifikke fartøjer for en treårsperiode. For 2006 stilles der dog et fartøj til bekæmpelse af forurening med farlige og skadelige stoffer til rådighed på stand by-basis for en fireårsperiode inden for rammerne af den løbende budgetprocedure. En del af disse beløb skal som minimum dække omkostningerne ved den "primære ombygning", der muliggør redning af besætning, brandslukning og udbedring af lækager.

For at bevare denne ekstra indsatskapacitet til bekæmpelse af "kemiske" udslip skal kontrakterne fornys i 2010 og igen i 2013.

### ***Satellitbilleder***

En anden omfattende aktivitet i 2006 består i oprettelsen af et satellitbilledbehandlingscenter til bekæmpelse af olieforurening, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv [...] om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening<sup>7</sup>. Satellitbilleder bør som tidligere nævnt støtte medlemsstaternes og Kommissionens arbejde med at gribe ind over for illegale udledninger og utilsigtede olieudslip.

Agenturet skal etablere infrastruktur til dette formål og købe analyserede satellitbilleder. Et første udgiftsoverslag viser, at 1 000 billeder af vandområderne i hele Fællesskabet vil kræve 1 mio. EUR om året. Hvis medlemsstaterne regelmæssigt benytter denne tjeneste, er beløbet ikke tilstrækkeligt. Efter udløbet af den første treårige kontrakt (i 2009) vil agenturet måske ønske at forhandle om et større antal billeder og på dette tidspunkt drage fordel af den gunstige udvikling i satellitsektoren.

Europa-Kommissionen og medlemsstaterne bør kunne benytte dette center direkte til alle former for anmodninger om næsten tidstro data på dette område. Takket være centraliseringen på europæisk niveau kan der opnås effektivitetsforbedringer og direkte adgang til satellitdata samt betydelige besparelser (stordriftsfordele).

#### **(b) Andre aktiviteter**

### ***Information, samarbejde og -koordinering***

Dette punkt omfatter alle handlingsplanens støtteaktiviteter på områderne information, koordinering og samarbejde, som sigter mod at opfylde agenturets forpligtelse til at give

---

<sup>7</sup> Udkast til direktiv, som er forelagt Europa-Parlamentet og Rådet til vedtagelse.

medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og videnskabelig støtte på området bekæmpelse af olieforurening.

I 2005 og 2006 vil aktiviteterne bl.a. omfatte: i) oprettelse af ordninger med regionale aftaler, ii) udbredelse af bedste praksis med workshops og konferencer, iii) undersøgelser af innovativt udstyr til bekæmpelse af olieforurening og specialudviklede teknikker til bekæmpelse af forurening med farlige og skadelige stoffer og iv) forbedring af medlemsstaternes beredskabsplanlægning og beredskabskæden.

Fra 2008 vil der blive lagt mere vægt på udviklingen af "andre aktiviteter" til støtte for forureningsbekæmpelsens effektivitet. På det tidspunkt skal aktiviteter som f.eks. innovation være i fuld gang, og der skal iværksættes specifikke undersøgelser. For at forbedre beredskabskæden må agenturet behandle vanskelige spørgsmål, f.eks. losning af oprenset olie og overvågning fra luften. Der er derfor behov for budgetmidler til at finansiere disse aktiviteter.

#### 4. Konklusion

Gennemførelsen af agenturets opgaver på området bekæmpelse af olieforurening blev påbegyndt i 2005 i overensstemmelse med handlingsplanen, og dette arbejde videreføres i de kommende år. Grundet de løbende forpligtelser vil det være vanskeligt at give sig i kast med andre aktiviteter i de kommende år uden en passende budgetmæssig fleksibilitet. Udviklingen og udvidelsen af de forureningsbekæmpende aktiviteter forudsætter derfor langsigtede investeringer og en tilstrækkelig finansiell sikkerhed. Som følge heraf er der behov for en fællesskabsforordning for at tilvejebringe et tilstrækkeligt fællesskabsbidrag til agenturets budget for syvårsperioden fra 2007 til og med 2013.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om flerårig finansiering af det europæiske agentur for søfartssikkerheds tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>8</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>9</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>10</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved forordning (EF) nr. 1406/2002<sup>11</sup> oprettes et europæisk agentur for søfartssikkerhed (i det følgende benævnt "agenturet") med det formål at sikre et højt, ensartet og effektivt niveau for søfartssikkerhed og for forebyggelse af forurening fra skibe.
- (2) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 724/2004 af 31. marts 2004 om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 fik agenturet tildelt nye opgaver på området forebyggelse og bekæmpelse af forurening fra skibe som reaktion på de seneste søulykker i Fællesskabets farvande, navnlig olietankskibene "Erikas" og "Prestiges" forlis.
- (3) For at udføre de nye opgaver på området forebyggelse og bekæmpelse af forurening vedtog agenturets bestyrelse den 22. oktober 2004 en handlingsplan for beredskab og bekæmpelse af olieforurening, hvori agenturets aktiviteter til bekæmpelse af forurening fastlægges, og hvormed det tilstræbes at sikre den bedst mulige udnyttelse af de finansieringsmidler, der står til agenturets rådighed ("handlingsplanen").

---

<sup>8</sup> EFT C [], [], s. [].

<sup>9</sup> EFT C [], [], s. [].

<sup>10</sup> EFT C [], [], s. [].

<sup>11</sup> EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 724/2004, EUT L 129 af 29.4.2004, s. 1.

- (4) Agenturets tiltag til bekæmpelse af forurening, jf. handlingsplanen, vedrører aktiviteter på områderne information, koordinering og samarbejde og frem for alt operativ assistance til medlemsstaterne, ved at disse får supplerende forureningsbekæmpende fartøjer stillet til rådighed.
- (5) De supplerende midler, som agenturet stiller til medlemsstaternes disposition, bør bringes til veje inden for rammerne af fællesskabsordningen til fremme af styrket samarbejde om indsatser på civilbeskyttelsesområdet, som er indført ved Rådets beslutning 2001/792/EF, Euratom af 23. oktober 2001<sup>12</sup>.
- (6) For at sikre, at handlingsplanen gennemføres til fulde, og for at styrke forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening ved at udvide agenturets nuværende forureningsbekæmpelsesaktiviteter, bør agenturet råde over et levedygtigt og omkostningseffektivt system, navnlig til finansiering af dets operative assistance til medlemsstaterne.
- (7) Det er derfor nødvendigt at tilvejebringe passende sikkerhed for finansieringen af agenturets opgaver på området forureningsbekæmpelse og andre dertil knyttede tiltag i form af en flerårig finansieringsforpligtelse. Fællesskabets årlige bidrag bør fastsættes i overensstemmelse med de gældende procedurer.
- (8) De beløb, der skal indgås forpligtelser for til finansiering af forureningsbekæmpelsen, bør dække perioden 2007 til 2013 på linje med det nye finansielle overslag.
- (9) Denne forordning indeholder bestemmelser om et finansielt referencebeløb for samme periode 2007 til 2013 med henblik på handlingsplanens gennemførelse.
- (10) For at fordele forpligtelserne bedst muligt og tage hensyn til eventuelle ændringer, hvad angår aktiviteter til bekæmpelse af olieforurening, må der foretages et løbende tilsyn af det faktiske behov, så de årlige finansielle forpligtelser kan tilpasses herefter.
- (11) Agenturets bestyrelse bør derfor gennemgå de budgetmæssige forpligtelser på grundlag af en rapport udarbejdet af den administrerende direktør for om nødvendigt at foretage ændringer af agenturets budget. Forordning (EF) nr. 1406/2002 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### Artikel 1

##### **Formål**

Denne forordning indeholder de nærmere bestemmelser for Fællesskabets finansielle bidrag til det europæiske agentur for søfartssikkerheds budget med henblik på udførelsen af de opgaver, det fik tildelt på området bekæmpelse af forurening fra skibe og andre dertil knyttede tiltag, jf. artikel 2 i forordning (EF) nr. 1406/2002.

---

<sup>12</sup> EFT L 297 af 15.11.2001, s. 7.

## *Artikel 2*

### **Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- (a) "agenturet": det europæiske agentur for søfartssikkerhed, som er oprettet ved forordning (EF) nr. 1406/2002.
- (b) "regionale aftaler": bilaterale og regionale aftaler som f.eks. Helsinki- og Barcelona-konventionen af hhv. 1974 og 1976, der er indgået mellem kyststater med henblik på ydelse af gensidig bistand i tilfælde af forureningsulykker til søs.

## *Artikel 3*

### **Anvendelsesområde**

Fællesskabets finansielle bidrag, som er nævnt i artikel 1, tildeles agenturet til finansiering af tiltag navnlig på følgende områder:

- (a) information i form af sammenstilling, analyse og udbredelse af bedste praksis samt teknikker og innovation på området bekæmpelse af olieforurening
- (b) samarbejde og koordinering ved at yde Kommissionens relevante tjenestegrene teknisk og videnskabelig støtte og sagkundskab i forbindelse med aktiviteter under rammerne af de relevante regionale aftaler
- (c) operativ assistance ved, efter anmodning, at stille supplerende midler, f.eks. stand by-fartøjer til forureningsbekæmpelse, til rådighed for medlemsstaternes forureningsbekæmpelsesaktioner i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig forurening fra skibe. Assistanzen rettes primært mod Østersøen, den vestlige indsejling til Den Engelske Kanal, Atlanterhavskysten og Middelhavet, især området langs olietankskibsruten fra Sortehavet, medens andre områder også vil kunne få assistance ved behov.

## *Artikel 4*

### **Fællesskabsfinansiering**

Der afsættes 154 mio. EUR som finansielt referencebeløb for gennemførelsen i perioden 1. januar 2007 til 31. december 2013 af de opgaver, der er nævnt i artikel 3.

De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden inden for de finansielle overslag.

## *Artikel 5*

### **Beskyttelse af Fællesskabets finansielle interesser**

1. Kommissionen og agenturet sikrer i forbindelse med gennemførelsen af aktiviteter, der finansieres i henhold til denne forordning, at Fællesskabets økonomiske interesser beskyttes gennem forholdsregler mod svig, korrupcion og andre ulovligheder, gennem effektiv kontrol og gennem inddrivelse af uretmæssigt eller ulovligt udbetalte beløb samt, hvis der konstateres uregelmæssigheder, gennem sanktioner, der skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsens omfang og have en afskrækkende virkning, i overensstemmelse med Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2988/95 og Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999.
2. Hvad angår fællesskabsaktioner, der finansieres i henhold til denne forordning, skal begrebet uregelmæssighed som beskrevet i artikel 1, stk. 2, i forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95 betyde enhver overtrædelse af en fællesskabsbestemmelse eller forsømmelse af en kontraktlig forpligtelse, som kan tilskrives en virksomheds handling eller undladelse, der ved afholdelse af en uretmæssig udgift skader eller kunne skade De Europæiske Fællesskabers almindelige budget eller budgetter, der forvaltes af De Europæiske Fællesskaber.

#### *Artikel 6*

#### **Ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002**

I forordning (EF) nr. 1406/2002 foretages følgende ændringer:

(a) I artikel 10, stk. 2, indsættes følgende litra:

“(l) gennemgår den finansielle gennemførelse af den detaljerede plan, jf. litra k), og de budgetmæssige forpligtelser, som er fastsat i forordning [...]”<sup>13</sup>, inden regnskabsårets begyndelse på grundlag af den rapport, der er omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra g).”

(b) I artikel 15, stk. 2, indsættes følgende litra:

“g) senest den 31. januar hvert år forelægger vedkommende Kommissionen og bestyrelsen en rapport om den finansielle gennemførelse af den detaljerede plan for agenturets forureningsberedskab og forureningsbekæmpelsesaktiviteter og gør status over alle aktioner, der er finansieret i henhold til denne plan.”

#### Artikel 7

#### **Evaluering**

På grundlag af agenturets oplysninger forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af forordningen senest fire år efter, at denne er trådt i kraft. Rapporten skal beskrive de resultater, der er opnået ved anvendelsen af Fællesskabets bidrag, jf. artikel 4, hvad angår forpligtelser og udgifter i perioden mellem den 1. januar 2007 og den 31. december 2009.

---

<sup>13</sup> Henvisning til denne forordning.

*Artikel 8*

**Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

### 1. NAME OF THE PROPOSAL

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on a multiannual funding for the action of the European Maritime Safety Agency in the field of response to pollution caused by ships and amending Regulation (EC) No 1406/2002.

### 2. ABM / ABB FRAMEWORK

#### **Policy Area(s) concerned and associated Activity/Activities:**

06: Energy and Transport

Inland, air and maritime transport policy;

Implementation of the provisions related to pollution prevention and response activities.

### 3. BUDGET LINES

#### **3.1. Budget lines (operational lines and related technical and administrative assistance lines (ex- B.A lines)) including headings:**

06020203: European Maritime Safety Agency- Anti-pollution measures.

#### **3.2. Duration of the action and of the financial impact:**

7 years (from 2007 to 2013).

#### **3.3. Budgetary characteristics (*add rows if necessary*):**

Budget line	Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
06020203	NCE <sup>14</sup>	DA <sup>15</sup>	NO	YES	NO	No 1a Competitiveness for Growth and Employment <sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Non-compulsory expenditure.

<sup>15</sup> Differentiated appropriations.

<sup>16</sup> This classification stems from the new financial perspectives.

#### 4. SUMMARY OF RESOURCES

##### 4.1. Financial Resources

##### 4.1.1. Summary of commitment appropriations (CA) and payment appropriations (PA)

EUR million (to 3 decimal places)

Expenditure type	Section no.		Year n 2007	n + 1 2008	n + 2 2009	n + 3 2010	n + 4 2011	n + 5 2012 and 2013 <sup>17</sup>	Total
------------------	-------------	--	----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--	-------

##### Operational expenditure<sup>18</sup>

Commitment Appropriations (CA)	8.1	a	20,000	19,000	22,500	25,000	19,000	48,500	154,000
Payment Appropriations (PA)		b	18,000	18,000	23,000	25,000	21,500	48,500	154,000

##### Administrative expenditure within reference amount<sup>19</sup>

Technical & administrative assistance (NDA)	8.2.4	c	NA <sup>20</sup>						
---	-------	---	------------------	--	--	--	--	--	--

##### TOTAL REFERENCE AMOUNT

Commitment Appropriations		a+c	20,000	19,000	22,500	25,000	19,000	48,500	154,000
Payment Appropriations		b+c	18,000	18,000	23,000	25,000	21,500	48,500	154,000

<sup>17</sup> Until 2013 for commitments appropriations and until 2014 for payments appropriations.

<sup>18</sup> Expenditure that does not fall under Chapter xx 01 of the Title xx concerned.

<sup>19</sup> Expenditure within article xx 01 04 of Title xx.

<sup>20</sup> Not applicable.

**Administrative expenditure not included in reference amount<sup>21</sup>**

man resources and associated expenditure (NDA)	8.2.5	d	NA <sup>22</sup>						
Administrative costs, other than human resources and associated costs, not included in reference amount (NDA)	8.2.6	e	NA <sup>23</sup>						

**Total indicative financial cost of intervention**

<b>TOTAL CA including cost of Human Resources</b>		a+c +d+ e	20,000	19,000	22,500	25,000	19,000	48,500	154,000
<b>TOTAL PA including cost of Human Resources</b>		b+c +d+ e	18,000	18,000	23,000	25,000	21,500	48,500	154,000

**Co-financing details**

If the proposal involves co-financing by Member States, or other bodies (please specify which), an estimate of the level of this co-financing should be indicated in the table below (additional lines may be added if different bodies are foreseen for the provision of the co-financing):

*EUR million (to 3 decimal places)*

Co-financing body		Year n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 and later	Total
.....	f	NA <sup>24</sup>						
<b>TOTAL CA including co-financing</b>	a+c +d +e+ f	NA						

**4.1.2. Compatibility with Financial Programming**

- Proposal is compatible with existing financial programming.
- Proposal will entail reprogramming of the relevant heading in the financial perspective.
- Proposal may require application of the provisions of the Interinstitutional Agreement<sup>25</sup> (i.e. flexibility instrument or revision of the financial perspective).

<sup>21</sup> Expenditure within chapter xx 01 other than articles xx 01 04 or xx 01 05.  
<sup>22</sup> Not applicable.  
<sup>23</sup> Not applicable.  
<sup>24</sup> Not applicable.  
<sup>25</sup> See points 19 and 24 of the Interinstitutional agreement.

#### 4.1.3. Financial impact on Revenue

Proposal has no financial implications on revenue

Proposal has financial impact – the effect on revenue is as follows:

***NB: All details and observations relating to the method of calculating the effect on revenue should be shown in a separate annex.***

EUR million (to one decimal place)

Budget line	Revenue	Prior to action [Year n-1]	Situation following action						
			[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>26</sup>	
	<i>a) Revenue in absolute terms</i>		NA						
	<i>b) Change in revenue</i>	$\Delta$							

*(Please specify each revenue budget line involved, adding the appropriate number of rows to the table if there is an effect on more than one budget line.)*

#### 4.2. Human Resources FTE (including officials, temporary and external staff) – see detail under point 8.2.1.

Annual requirements	Year n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 and later
Total number of human resources	NA <sup>27</sup>					

## 5. CHARACTERISTICS AND OBJECTIVES

Details of the context of the proposal are required in the Explanatory Memorandum. This section of the Legislative Financial Statement should include the following specific complementary information:

### 5.1. Need to be met in the short or long term

The need to be met both in short and in a longer term is to provide the European Maritime Safety Agency (“the Agency”) with an appropriate financial security for the funding of anti-pollution tasks and ensure cost-effectiveness by way of a multi-annual programming for expenditure concerning such tasks. The overall financial envelope to be imputed on an annual

<sup>26</sup> Additional columns should be added if necessary i.e. if the duration of the action exceeds 6 years

<sup>27</sup> The Human resources are covered under the separate budgetary line 06020201.

basis on the Community budget (from 2007 to 2013) is of €154 million. The areas of activities and the specific needs, as well as the relevant amounts are illustrated in section 3 (a) and (b) of the explanatory memorandum and in the annex.

The main beneficiaries of the proposed intervention are the Member States, since the anti-pollution actions of the Agency are primarily intended to supplement anti-pollution and preparedness mechanisms of the Member States, in particular, by adding at sea oil recovery capacity by means of additional specific anti-pollution vessels, in case of large scale oil spills that go beyond the national operational capacities and when such intervention is requested by the Member States concerned.

## **5.2. Value-added of Community involvement and coherence of the proposal with other financial instruments and possible synergy**

The severe oil spills provoked by the recent maritime accidents, in which were involved the oil tankers ERIKA and PRESTIGE, demonstrated the need for additional pollution response capacity, as well as prevention and preparedness measures at Community level in order to prevent oil spills, minimise their severe implications, while containing pollution. The anti-pollution action of the Agency is therefore designed, in particular, to supplement the national mechanisms in case of large oil spill that go beyond national capabilities, which cannot ensure a swift and efficient response to the pollution caused. The completion of the related tasks, namely the additional at sea recovery capability by means of stand-by vessels is dependent on financial security and the availability of resources on a longer term basis, through a multiannual programming for contribution from the Community budget.

Considering the long-term nature of the pollution response responsibility of the Agency, the inherent expenditure and investments are not feasible through a year on year scheduling of the Community financing. It is therefore necessary to embark on long-term investments for providing adequate financial means for pollution response at European level and allow sufficient financial security for the Agency that would ensure cost-effectiveness in the negotiation for longer term contracts for stand-by vessels and thus the viability of a sustainable antipollution endeavour. The involvement of the Community is, thus, vital for the mounting of a thorough pollution response.

Hence, the multiannual forecast of expenditure, for the period from 2007 to 2013 is the only way for achieving an effective Community pollution response system. An amount of € 17.8 million is allocated by the Budgetary Authority for 2005 while an amount of € 29 million is to be allocated in the 2006 Draft Community budget, subject to a decision according to the current budgetary procedure.

As stated in section 1 (c) of the Explanatory Memorandum, the additional at sea oil recovery means to be offered by the Agency to the requesting Member States will be provided through the Community framework for cooperation in the field of accidental or deliberate marine pollution established by Decision No 2850/2000/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2000<sup>28</sup> and of the Community mechanism to facilitate reinforced cooperation in civil protection assistance interventions established by Council Decision 2001/792/EC, Euratom of 23 October 2001<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> OJ L 332, 28.12.2000, p.1.

<sup>29</sup> OJ L 297, 15.11.2001, p.7.

5.2.1. *Objectives, expected results and related indicators of the proposal in the context of the ABM framework*

The objectives of the proposal will substantially contribute, on the one hand, to the protection of the environment and notably the combating of pollution caused by oil spills and, on the other hand, make possible the effective implementation of the prerequisites of Regulation (EC) N° 724/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 amending Regulation (EC) N° 1406/2002 establishing a European Maritime Safety Agency provisions related in particular to pollution response activities.

The multiannual scheduling of the contribution from the Community budget for financing, above all, the anti-pollution activities of the Agency will result in the making available for the Member States adequate intervention resources for at sea recovery of oil spills for the period as of 2007 to 2013 and strengthening the Agency's contribution to the Community pollution response system.

The success of the attainment of the objectives could be measured, in particular, by (i) the rapidity of reaching the area affected by the oil spill, (ii) the time needed for at sea recovery of the oil, (iii) the extent of the containment of the pollution, (iv) the functioning of satellite surveillance for detecting and combating pollution, and (v) the effective co-operation with involved Parties (Member States, regional agreements) in getting ready to respond successfully to an oil pollution.

**5.3. Method of Implementation (indicative)**

Show below the method(s)<sup>30</sup> chosen for the implementation of the action.

- Centralised Management**
- Directly by the Commission
- Indirectly by delegation to:
  - Executive Agencies
  - Bodies set up by the Communities as referred to in art. 185 of the Financial Regulation
  - National public-sector bodies/bodies with public-service mission
- Shared or decentralised management**
- With Member states
- With Third countries
- Joint management with international organisations (please specify)**

Relevant comments:

---

<sup>30</sup> If more than one method is indicated please provide additional details in the "Relevant comments" section of this point

## **6. MONITORING AND EVALUATION**

### **6.1. Monitoring system**

The main indicator concerning the means and resources necessary to carry out the involved actions is the risk posed by oil spills taking into consideration the oil trade patterns in European waters, the socio-economic and environmental impact that might be caused by a large scale incident, as well as the current operational capacities of the Member States and thus their needs for additional at sea recovery capacity to be provided by the Agency. Hence, European waters have been divided in areas where the Agency's additional capacity should be primarily focussed (see below under section 6.2.1). As regards outputs and results, the main indicators are the number of the Agency's interventions, as well as their impact and effects.

The data regarding current pollution response capacities of the Member States were collected in particular from the Community Information, System and provided by the Member States. These data will be regularly updated on the basis of information provided by the above sources. The prices of the anti-pollution stand-by vessels have been estimated on the basis of current market prices.

### **6.2. Evaluation**

#### *6.2.1. Ex-ante evaluation*

In order to fulfil the prerequisites of Regulation (EC) N° 724/2004 (see above under section 5.3) as regards anti-pollution response activities of the Agency and in particular to evaluate the status of European response preparedness, the Commission (DG TREN) commissioned a study in 2003 that was conducted by the International Tanker Owners Pollution Federation. This study, which was finalised in April 2004, presented the preparedness of Member States regarding response to pollution caused by oil spills at sea and the nature and scale of the risk posed by oil spills in European waters.

Besides, the Agency organised a specific workshop on the "Oil Pollution Response in the European Union", in June 2004, in order to address the best ways for mounting an effective oil pollution response at European level and set the priorities for action.

The findings and results of both proceedings have been used as a basis for drafting the Action Plan for oil pollution preparedness and response, which was adopted by the Agency's Administrative Board in October 2004 (see also section 2 of the Explanatory Memorandum). The Action Plan identifies the activities that the Agency intends to embark on within the context of the above Regulation, both in terms of response to an oil spill, by way of specialised anti-pollution vessels, and preparedness as a means to mounting effective response operations and is aimed also to ensure the optimum use of the financial means available to the Agency.

On the basis of the current response capacity of the Member States and the current and future plans for additional response capacity, as gathered following the above consultations, the Agency conducted an extensive evaluation of the estimated cost of the different anti-pollution actions and especially of the ones related to the operational assistance (stand-by vessels) on account of:

- A benchmarking for the cost of the stand-by contracts (see also section 1 (c) of the Explanatory Memorandum) that was conducted on the basis of information included in the

existing contracts concluded between the Member States and shipowners for the provision of similar services and the contracts concluded for the ships involved in recent maritime accidents (ERIKA and PRESTIGE), as well as input provided by the competent authorities of a number of Member States.

- Information obtained from shipyards regarding the prices of oil pollution response specialised equipment (such as pumps, booms, skimmers, grabs and “specialist” response vessels).

It is worth noting, however that the prices vary considerably as a function of the types of ships, the specific equipment used for each case, the need in crew etc.

The key findings of the ex-ante evaluation were as follows (see also section 1 (c) of the Explanatory Memorandum):

The present pollution response capacity of the Member States should be supplemented in order to allow a prompt and effective intervention in the event of large scale oil contamination incidents and to contain and mitigate their impact. A number of areas, where the risk of major pollution is highest, were identified by reason of the most busy tanker routes and the prospects for future oil trade patterns, the socio-economic and environmental impact of a potential oil spill and the historical incidence of oil spills and their locations around Europe. These areas are: the Baltic sea, the Western approaches to the Channel, the Atlantic coast and the Mediterranean Sea (Western part and Bosphorus/Black Sea). The specific needs for each region, especially in terms of the type and number of the stand-by vessels that are needed, depends on the types of traffic and the size of each area.

*6.2.2. Measures taken following an intermediate/ex-post evaluation (lessons learned from similar experiences in the past)*

Not relevant.

*6.2.3. Terms and frequency of future evaluation*

Ex-post evaluation is particularly crucial for the efficient allocation of commitments and for the potential adaptation of the annual financial commitments, bearing in mind that oil pollution response activities may require revision following an alteration in the needs for anti-pollution action. The Administrative Board of the Agency will be requested, thus, to review annually the budgetary commitments, on the basis of a report produced by the Executive Director, to include any necessary adjustments to the budget of the Agency. In addition, the Commission shall submit to the European Parliament and the Council, on the basis of information provided by the Agency, a report on the implementation of this proposed Regulation no later than 4 years from its entry into force. This report shall set out the results of the utilisation of the Community contribution as regards commitments and expenditure covering the period between 1 January 2007 and 31 December 2009.

## **7. ANTI-FRAUD MEASURES**

The anti-pollution activities of the Agency will be subject to the normal audit procedures foreseen by the Agency’s financial Regulation and the control of the Court of Auditors.

## 8. DETAILS OF RESOURCES

### 8.1. Objectives of the proposal in terms of their financial cost

*Commitment appropriations in EUR million (to 3 decimal places)*

Headings of Objectives, actions and outputs should be provided	Type of output	Av. cost	Year n2007		Year n+12008		Year n+2 2009		Year n+32010		Year n+4 2011		Year +5 and later 2012-2013		TOTAL	
			No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost
<b>OPERATIONAL OBJECTIVE N°1</b> Operational assistance																
Action 1 Baltic Sea <sup>31</sup>																
Stand-by 1 vessel						4,500							4,500			<b>9,000</b>
Stand-by 2 Vessels								4,500						4,500		<b>9,000</b>
Stand-by 1 HNS vessel				5,000						5,000				5,000		<b>15,000</b>
<b>TOTAL</b>				<b>5,000</b>		<b>4,500</b>		<b>4,500</b>		<b>5,000</b>			<b>4,500</b>		<b>9,500</b>	<b>33,000</b>

<sup>31</sup> Add to pollution recovery capability of the requesting Member States.

<b>Action 2</b>															
<b>Mediterranean Sea<sup>32</sup></b>															
Stand-by 1 vessel						4,500						4,500			<b>9,000</b>
Stand-by 2 vessels								7,000						7,000	<b>19,000</b>
Stand-by 1 HNS vessel				5,000						5,000				5,000	<b>10,000</b>
<b>TOTAL</b>				<b>5,000</b>		<b>4,500</b>		<b>7,000</b>		<b>5,000</b>		<b>4,500</b>		<b>12,000</b>	<b>38,000</b>
<b>Action 3</b>															
<b>Atlantic Coast<sup>33</sup></b>															
Channel + Atlan. Coast Stand-by 2 vessels						8,500						8,500			<b>17,000</b>
Bay of Biscay Stand-by 1 vessel								6,000						6,000	<b>12,000</b>
Stand-by1 HNS vessel				4,500						9,000 <sup>34</sup>				9,000	<b>22,500</b>

<sup>32</sup> Add to pollution recovery capability of the requesting Member States.

<sup>33</sup> Add to pollution recovery capability of the requesting Member States.

<b>TOTAL</b>				<b>4,500</b>		<b>8,500</b>		<b>6,000</b>		<b>9,000</b>		<b>8,500</b>		<b>15,000</b>		<b>51,500</b>
<b>Action 4</b> <b>Black Sea/Bosporus<sup>35</sup></b>																
Stand-by 1 vessel				4,500						4,500				4,500		<b>13,500</b>
<b>Action 5</b> <b>Satellite Imagery<sup>36</sup></b>																
Satellite Service enterice Centre								3,500						3,500		<b>7,000</b>
<b>OPERATIONAL OBJECTIVES N°s 2 + 3<sup>37</sup> Informatrion, Co-operation and Co-ordination</b>																

<sup>34</sup> This amount covers the renewal of the contract for 1 HNS vessel financed under the 2006 draft budget and the renewal of the contract for another HNS vessel to be financed under the 2007 budgetary provisions.

<sup>35</sup> Add to pollution recovery capability of the requesting Member States.

<sup>36</sup> Monitoring/imagery for spills and illegal discharges.

<sup>37</sup> These activities are based upon the activities approved in the Action Plan Oil Pollution Preparedness and Response under the headings “information” and “cooperation and co-ordination”.

Action Dissemination of knowledge/best practices, co- ordination/co- operation:Member States, Regional Agreement,Commiss ion,  Innovation,  etc.																
				1,000		1,500		1,500		1,500		1,500		4,000		11,000
<b>TOTAL COST</b>				<b>20,000</b>		<b>19,000</b>		<b>22,500</b>		<b>25,000</b>		<b>19,000</b>		<b>48,500</b>		<b>154,000</b>

---

<sup>38</sup> **DA** The estimated amounts under this section are intended to cover, in particular, studies and consultations with different bodies, meetings and conferences in relation to anti-pollution actions, missions and information systems

## 8.2. Administrative Expenditure

### 8.2.1. Number and type of human resources

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources ( <b>number of posts/FTEs</b> )					
		Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5
Officials or temporary staff <sup>39</sup> (XX 01 01)	A*/AD	NA <sup>40</sup>					
	B*, C*/AST	NA					
Staff financed <sup>41</sup> by art. XX 01 02		NA					
Other staff <sup>42</sup> financed by art. XX 01 04/05		NA					
<b>TOTAL</b>							

### 8.2.2. Description of tasks deriving from the action<sup>43</sup>

### 8.2.3. Sources of human resources (statutory): <sup>44</sup>NA

(When more than one source is stated, please indicate the number of posts originating from each of the sources)

- Posts currently allocated to the management of the programme to be replaced or extended
- Posts pre-allocated within the APS/PDB exercise for year n
- Posts to be requested in the next APS/PDB procedure
- Posts to be redeployed using existing resources within the managing service (internal redeployment)
- Posts required for year n although not foreseen in the APS/PDB exercise of the year in question

<sup>39</sup> Cost of which is NOT covered by the reference amount

<sup>40</sup> The Human resources are covered under the separate budgetary line 06020201.

<sup>41</sup> Cost of which is NOT covered by the reference amount

<sup>42</sup> Cost of which is included within the reference amount

<sup>43</sup> Not applicable.

<sup>44</sup> The Human resources are covered under the separate budgetary line 06020201.

8.2.4. *Other Administrative expenditure included in reference amount (XX 01 04/05 – Expenditure on administrative management)*

EUR million (to 3 decimal places)

Budget line (number and heading)	Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5 and later	TOTAL
<b>1 Technical and administrative assistance (including related staff costs)</b>							
Executive agencies <sup>45</sup>	NA <sup>46</sup>						
Other technical and administrative assistance	NA						
<i>intra muros</i>							
<i>extra muros</i>							
<b>Total Technical and administrative assistance</b>							

8.2.5. *Financial cost of human resources and associated costs not included in the reference amount*

EUR million (to 3 decimal places)

Type of human resources	Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5 and later
Officials and temporary staff (XX 01 01)	NA <sup>47</sup>					
Staff financed by Art XX 01 02 (auxiliary, END, contract staff, etc.) (specify budget line)	NA					
<b>Total cost of Human Resources and associated costs (NOT in reference amount)</b>						

<sup>45</sup> Reference should be made to the specific legislative financial statement for the Executive Agency(es) concerned.

<sup>46</sup> Administrative expenditure within the reference amount is covered under a separate budgetary line.

<sup>47</sup> Administrative expenditure within the reference amount is covered under a separate budgetary line.

Calculation– *Officials and Temporary agents*

Reference should be made to Point 8.2.1, if applicable

Calculation– *Staff financed under art. XX 01 02*

Reference should be made to Point 8.2.1, if applicable

8.2.6 Other administrative expenditure not included in reference amount

EUR million (to 3 decimal places)

	Year n 2007	Year n+1 2008	Year n+2 2009	Year n+3 2010	Year n+4 2011	Year n+5 and later	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions	NA <sup>48</sup>						
XX 01 02 11 02 – Meetings & Conferences	NA						
XX 01 02 11 03 – Committees <sup>49</sup>	NA						
XX 01 02 11 04 – Studies & consultations	NA						
XX 01 02 11 05 - Information systems	NA						
<b>2 Total Other Management Expenditure (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Other expenditure of an administrative nature</b> (specify including reference to budget line)							
<b>Total Administrative expenditure, other than human resources and associated costs (NOT included in reference amount)</b>							

Calculation - *Other administrative expenditure not included in reference amount*

<sup>48</sup> Not applicable.

<sup>49</sup> Specify the type of committee and the group to which it belongs.

## KONSEKVENSANALYSE

### FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV'er)

#### FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om flerårig finansiering af det europæiske agentur for søfartssikkerheds tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002.

#### DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(2005) 210 endelig

#### FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

Hovedmålet med forslaget er at fastsætte procedurerne og rammerne for et fællesskabsbidrag til finansiering af de nye opgaver inden for forureningsbekæmpelse ved søulykker, der er pålagt det europæiske agentur for søfartssikkerhed ('agenturet'), i form af en flerårig finansieringsforpligtelse, der strækker sig over en syvårsperiode (2007-2013).

Der er behov for EF-lovgivning for at fastlægge de nærmere bestemmelser for Fællesskabets finansielle bidrag til agenturets budget. Dette spørgsmål hører derfor under Fællesskabets enekompetence.

#### KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?

– Hvilken erhvervssektor berøres?

Shippingvirksomheder, som råder over olieoprensningsfartøjer, der kan indsættes til forureningsbekæmpelse på grundlag af stand by-kontrakter.

Berøres SMV'er i højere grad end store virksomheder?

Alle størrelser af virksomheder inden for sektoren.

– Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?

De findes i alle medlemsstaterne, bortset fra de medlemsstater, som er indlandsstater. Dog berøres alle medlemsstater heraf i kraft af deres rolle som flagstater.