



Bruxelles, den 31.7.2018
COM(2018) 564 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Midtvejsevaluering af forordning (EU) nr. 911/2014 om flerårig finansiering af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds tiltag inden for bekæmpelse af havforurening forårsaget af skibe og olie- og gasanlæg

{SWD(2018) 394 final}

DA

DA

INDLEDNING

I henhold til artikel 7 i forordning (EU) nr. 911/2014¹ skal Kommissionen aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af forordningen og foretage en midtvejsevaluering af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds (EMSA's) foranstaltninger til imødegåelse af havforurening forårsaget af skibe og olie- og gasanlæg.

I rapporten og dens bilag fremlægges resultaterne af anvendelsen af Unionens bidrag samt en vurdering af agenturets evne til at varetage sine opgaver på virkningsfuld og omkostningseffektiv vis.

Disse resultater vil være nyttige for Kommissionen og EMSA's bestyrelse med henblik på drøftelse af relevant nyorientering vedrørende tildeling af ressourcer og aktiviteter inden for agenturets årlige og flerårige programmeringsarbejde.

BAGGRUND

Havmiljøet, kysterne og borgere er tidligere blevet ramt af store olieudslip. Tankskibe som *Torrey Canyon* (1967), *Amoco Cadiz* (1978), *Erika* (1999) og *Prestige* (2002) udløste miljøkatastrofer. *Deepwater Horizon* (2010) i Den Mexicanske Golf satte fokus på de store risici, der også er forbundet med olie- og gasinstallationer samt efterforskningsboring. Den øgede bevidsthed om socioøkonomiske og miljømæssige konsekvenser af olieudslip² har over tid fremmet en betydelig udvikling i beredskabet og bekæmpelsesstrukturerne i medlemsstaterne og branchen.

I kølvandet på tankskibet *Prestiges* forlis, der satte fokus på den dengang eksisterende mangel på kapacitet i Europa til oprensning af olie fra havet, blev der truffet beslutning om at handle på EU-plan ved at skabe en supplerende kapacitet til at hjælpe kyststaterne i Europa med at reagere hurtigt og effektivt på et større olieudslip. Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed fik i 2004 til opgave at stille denne supplerende kapacitet til rådighed for medlemsstaterne. Den skulle ikke træde i stedet for national kapacitet (hverken på nationalt eller regionalt plan), men tilvejebringe den nødvendige ekstra kapacitet i tilfælde af en større hændelse.

Efter *Deepwater Horizon*-katastrofen, der vedrørte en offshore olieborerig, skulle det samme gælde, nemlig at EMSA kunne gribe ind i tilfælde af større hændelser, men ikke erstatte olie- og gasindustriens primære ansvar for at have sine egne reaktionsmidler.

Der har i de senere år ikke været nogen større katastrofe i EU's farvande, primært som resultat af det fremskridt, der er gjort med hensyn til forebyggelse og sikkerhed, hvilket er sket gennem den fælles indsats foretaget private aktører, nationale søfartsadministrationer, international regulering og EU-regler. Udviklingen og den effektive gennemførelse af EU's regelsæt om søfartssikkerhed, som muliggør en ensartet håndhævelse af strikte normer, ændrede fuldstændig situationen mht. potentielle olieudslip og havforurening i EU's farvande.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 911/2014 af 23. juli 2014 om flerårig finansiering af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds tiltag inden for bekæmpelse af havforurening forårsaget af skibe og olie- og gasanlæg (EUT L 257 af 28.8.2014).

² For eksempel blev det i den undersøgelse, der blev offentliggjort af Fundación Barrie de la Maza om virkningerne af Prestige-olieudslippet i 2003, anslået, at de kystnære oprydningsskibe kostede omkring 2,5 mia. EUR, hvoraf omkring 2,2 mia. EUR blev brugt inden for de første to år. De samlede økonomiske skader over 10 år blev af forskellige forfattere (Forbundet af erhvervsøkonomer i Galicien) anslået til omkring 5 milliarder EUR.

Flere episoder har imidlertid illustreret betydningen af at opretholde en bred og effektiv indsatskapacitet over for olieudslip, f.eks. *Agia Zoni II's* forlis i græsk farvand i september 2017. Det er også dokumenteret, at der fortsat er risici forbundet med olietransport og offshore olie- og gasaktiviteter, herunder den fortsatte stigning i omfanget af søtransporter og udvidelsen af efterforskningsboring og udvinding.

EMSA'S AKTIVITETER VEDRØRENDE BEKÆMPELSE PÅ FORURENING

Ifølge dets oprettelsesforordning³ har Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed til opgave at:

- efter anmodning på en omkostningseffektiv måde støtte medlemsstaternes forureningsbekæmpelsesmekanismer med supplerende midler
- yde medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og videnskabelig støtte og sagkundskab på området for havforurening fra skibe og olie- og gasanlæg.

Tjenester til bekæmpelse af olieforurening

Netværket af EMSA's standby-fartøjer til bekæmpelse af olieudslip er siden 2005 blevet opbygget og vedligeholdt gennem årlige anskaffelsesprocedurer. Denne tjeneste er baseret på langtidsindbefragtning af handelsskibe, som er tilpasset til lejlighedsvis at fungere som fartøjer til bekæmpelse af olieudslip. Når de ikke skal deltage i at bekæmpe et olieudslip, udfører de deres normale forretningsmæssige aktiviteter, men skal blive inden for en radius af 24 timer, hvilket giver dem mulighed for hurtigt at gribe ind i en nødsituation. Tjenesten supplerer de ressourcer og ordninger, der allerede er etableret på nationalt og regionalt plan.

Efter udvidelsen af dets mandat til at bekæmpe forurening fra olie- og gasanlæg i 2013 opgraderede agenturet bekæmpelseskapaciteten i sin skibsflåde. Dette skete primært ved at tilføje kapacitet til at sprøjte med dispergeringsmiddel til nogle ordninger i områder, hvor denne bekæmpelsesteknik er accepteret af kyststaterne, eller ved at forbedre fartøjernes kapacitet til at håndtere dampfyldte og eksplosive atmosfærer⁴. EMSA har tilvejebragt lagre af dispergeringsmidler og søbårne systemer til anvendelse af dispergeringsmidler, der primært er bestemt til anvendelse i forbindelse med større forureningstilfælde hidrørende fra olie- og gasanlæg, men som også kan indsættes i tilfælde af forurening fra skibe.

En anden udvikling i agenturets bekæmpelseskapacitet er gennemførelsen af serviceprogrammet for udstyrsassistance. Dette program har til formål at gøre EMSA's værktøjsskabe til forureningsbekæmpelse mere varieret gennem tilvejebringelse af specialiseret enkeltstående udstyr. I 2016 blev der etableret to lagre af sådant udstyr i Nordsøen og Østersøen.

Ved udgangen af 2016 bestod EMSA's bekæmpelseskapacitet mht. olieforurening af følgende ordninger:

- 17 fuldt udstyrede fartøjer på standby til bekæmpelse af olieudslip til mekanisk oprensning af olie, hvoraf 4 derudover er udstyret til at kunne sprøjte med dispergeringsmidler

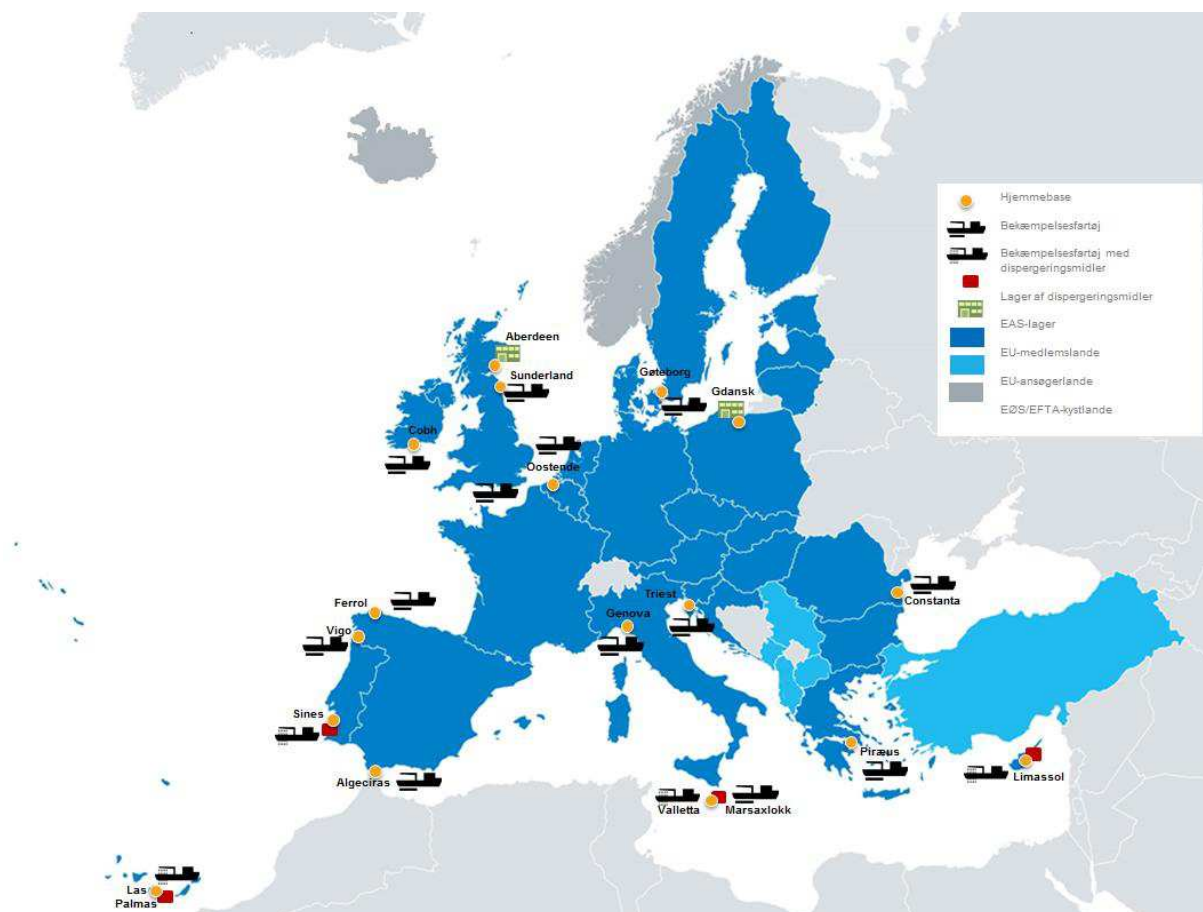
³ Forordning (EU) nr. 100/2013 om ændring af agenturets oprettelsesforordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed.(EFT L nr. 39 af 9.2.2013)

⁴ Nye og kontinuerlige udslip af olie fra offshore-installationer skaber dampfyldte og eksplosive atmosfærer. For at kunne intervenere nær kilden til udslippet skal skibe og udstyr være tilpasset til at håndtere et flammepunkt under 60° og til at undgå at skabe en faresituation.

- 4 lagre af dispergeringsmidler
- 2 lagre for serviceprogrammet for udstyrsassistance.

Fordelingen af EMSA's forureningsbekæmpelsesordninger ved udgangen af 2016 er vist i figur 1.

Figur 1: Fordelingen af EMSA's forureningsbekæmpelsesordninger i europæiske farvande ved udgangen af 2016



Kilde: EMSA

CleanSeaNet

Ud over olieudslip, der stammer fra uheld, er ulovlig, dvs. enten utilsigtet eller forsætlig, udtømmning af olie (og andre stoffer) i det marine miljø en væsentlig kilde til forurening af havene, som er mindre synlig, men ikke mindre skadelig. Med vedtagelsen af direktiv (EF) nr. 35/2005 om forurening fra skibe⁵ er opgaven med at afsløre udslip, herunder ulovlige udtømmninger til havs, blevet indarbejdet i EMSA's aktiviteter som en del af bekæmpelseskapaciteten. Som et resultat heraf blev den satellitbaserede tjeneste CleanSeaNet til opsporing og overvågning af oliespild etableret i 2007.

Når et muligt olieudslip opdages i nationalt farvand sendes en alarmmeddelelse til det pågældende land. I tilfælde af udslip på højt alarmniveau kan EMSA's maritime supporttjeneste henvende sig til kyststaten for at sikre, at alarmmeddelelsen er modtaget og

⁵ Direktiv 2009/123/EF af 21. oktober 2009 om ændring af direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser (EUT L280 af 27.10.2009)

tilbyde yderligere støtte. Analyserede billeder er tilgængelige for de nationale kontaktpunkter i tæt på realtid, mindre end 30 minutter efter, at satellitten får billedet. Servicen inkluderer identifikation af potentielle forurenere ved at kombinere det billede, der er taget af satellitten, med trafikinformation for skibe. Efter at have modtaget de behandlede oplysninger træffer den nationale myndighed herefter beslutning om passende operationelle svar, for eksempel ved at sende et fly ud for at undersøge området og verificere udslippet eller at rekvirere en inspektion af skibet i næste anløbshavn.

Aktiviteter vedrørende farlige og skadelige stoffer

Med hensyn til forurening fra skibe førte behovet for at imødegå de risici, der er forbundet med denne type forurening, til konsultationer med medlemsstaterne og Kommissionen og beslutningen om, at EMSA's indsats skulle fokusere på hurtigt at skaffe ekspertoplysninger og rådgivning om kemiske stoffer i en nødsituation med henblik på at støtte en rekvirerende parts beslutningsproces. Den største udfordring for forureningsbekæmpere, der står over for et kemikalieuheld, er adgang til oplysninger om lasten og specialiseret rådgivning om bekæmpelse i nødsituationer, herunder risikovurdering, idet kemikalier ud over at blive transporteret i bulk også transporteres i kolli, og stoffer kan interagere, når de kommer i kontakt med hinanden.

FORMÅLET MED FORORDNING (EU) NR. 911/2014

Med henblik på at understøtte dette sæt af marine aktiviteter til forureningsbekæmpelse anerkendte Kommissionen, at agenturet skulle kunne indgå langsigtede finansielle forpligtelser med henblik på at tilbyde passende og stabil operativ støtte til Kommissionen og de medlemsstater, der anvender tjenester, der tilvejebringes af branchen. Derfor foreslog⁶ Kommissionen i 2005, at der skulle tilvejebringes en flerårig finansiell ramme for agenturets forureningsbekæmpelsesaktiviteter. Den første finansielle ramme for perioden 2007-2013 var på 154 mio. EUR. Rammebeløbet for den løbende periode 2014-2020 er 160,5 mio. EUR, hvilket er lidt mere for at tage højde for udvidelsen af mandatet til at dække olie- og gasanlæg.

De flerårige overslag ifølge forordning (EU) nr. 911/2014 havde til formål at skabe retlig sikkerhed og stabile rammer med henblik på, at agenturet kunne indgå flerårige kontrakter med branchen både i forhold til fartøjer på standby til bekæmpelse af forureningen og til at organisere CleanSeaNet.

RESULTATERNE AF MIDTVEJSEVALUERINGEN

De analyser, der er udført af Kommissionen, og som understøttes af en ekstern undersøgelse⁷, har vist, at EMSA i overensstemmelse med sit mandat til at supplere medlemsstaternes kapacitet og ligeledes tage hensyn til branchens ressourcer har fokuseret på aktiviteter, der har supplerer de eksisterende ressourcer, samtidig med at de var omkostningseffektive. Særligt hvad angår risici i forbindelse med olie- og gasanlæg med potentielt større mængder og

⁶ COM(2005) 210 final/2. *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.*

⁷ Undersøgelse af omkostningseffektiviteten og effektiviteten af EMSA's bekæmpelsestjenester vedrørende olieforurening, endelig rapport til Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur, kontrakt EMSA/NEG/08/2016, april 2017.

langvarige udslip af olie⁸ har agenturet kunnet tilpasse sin bekæmpelseskapacitet til behovene i forhold til disse udslip.

Det skal dog bemærkes, at analysen har været begrænset af, at det er vanskeligt at vurdere effektiviteten, produktiviteten, relevansen og merværdien af en kapacitet, som i det væsentlige yder dækning i tilfælde af større olieudslip og derfor ikke er aktiveret, så længe der ikke er nogen større hændelse af denne art.

Med hensyn til evaluering af de socioøkonomiske og miljømæssige virkninger af EMSA's indsats på europæisk plan, bør vurderingen af den socioøkonomiske og økologisk skade, der kan undgås takket være EMSA's bekæmpelsestjenester, foretages med yderste forsigtighed, da tidligere tilfælde viser, at der er et betydeligt misforhold mellem anslåede skader og skader, der faktisk vurderes og erstattes⁹.

Tjenester til bekæmpelse af olieforurening

I betragtning af den betydelige finansiering, der ydes til netværket af standby-fartøjer til oliebekæmpelse, som udgør den største del af EMSA's forureningsbekæmpelsesbudget, er der blevet gjort en særlig indsats for at analysere effektiviteten af denne kapacitet. De forsøg, der har været gjort på at vurdere omkostningseffektiviteten af den eksisterende model, peger i retning af, at agenturets aktiviteter til bekæmpelse af olieforurening ville være omkostningseffektive sammenlignet med de økonomiske konsekvenser, der ville være en følge af fraværet af kapacitet for EMSA's vedkommende til at håndtere oliespild på tilfredsstillende måde og forhindre det i at nå kysten¹⁰. Endvidere kan det konkluderes, at agenturet opfylder kravene i sit mandat inden for (og op til) det budget, der er afsat til det til dette formål på en omkostningseffektiv måde. Denne konklusion bygger på det forhold, at det serviceniveau, der aktuelt stilles til rådighed af EMSA, ikke ville kunne reproduceres til en lavere pris ved hjælp af nogen gennemførlig alternativ model som beskrevet i den eksterne undersøgelse.

Denne konklusion støttes af forskellige vurderinger af EMSA aktiviteter på dette felt samt af tilbagemeldinger fra interessenter. Den yderligere (operationelle) værdi af en sådan ramme er blevet bekræftet. De tekniske specifikationer for oprensningstjenesten på havet, der stilles til rådighed af netværket af standby-fartøjer til oliebekæmpelse, er blevet anerkendt som værende egnet til formålet.

Følgende tabeller viser, hvordan EMSA's kapacitet supplerer de nationale kapaciteter. I overensstemmelse med sit mandat har EMSA fokuseret på enheder, der er beregnet på spild af en stor mængde, en investering, som medlemsstaterne ikke kunne have gennemført på nationalt niveau.

Tabel 1: Medlemsstaternes og EMSA's fartøjer til bekæmpelse af olieforurening

Antal fartøjer	Lagerkapacitet (m ³)
----------------	----------------------------------

⁸ Til sammenligning kan nævnes, at *Deepwater Horizon* genererede et udslip på 800 000 ton olie sammenlignet med 20 000 ton for *Erika*- og 64 000 ton for *Prestige*-uheldene.

⁹ I forbindelse med f.eks. *Erika*-hændelsen blev de samlede skader ved hændelsen i forskellige undersøgelser anslået til 1 370 mio. EUR, medens de samlede anerkendte skader baseret på den betalte erstatning er i størrelsesordenen 322,5 mio. EUR.

¹⁰ I forhold til de gennemsnitlige omkostninger pr. ton olie, der oprenses ved kysterne, på 5 744 EUR (baseret på data om historiske omkostninger), er de samlede omkostninger pr. ton ved brug af EMSA's fartøjer til oprensning på havet, 287- 681 EUR/ton, altså mellem 8 og 20 gange lavere.

Lagerkapacitet	Medlemsstater EFTA (MS)	og EMSA	MS	EMSA
< 200 m ³	172	0	8 861	0
200 m ³ - 700 m ³	56	0	17 311	0
700 m ³ - 1500 m ³	23	1	24 935	997
>1 500 m ³	19	17	70 553	62 475

I overensstemmelse med sit mandat har EMSA kontraheret olieoprensingsfartøjer med stor lagringskapacitet og dermed sikret mindre hyppigt behov for at gå i havn for at losse oprenset olie og har dermed optimeret oprensingsperioderne på havet. Med andre ord har agenturets 17 fartøjer næsten lige så stor lagringskapacitet som samtlige medlemsstaternes fartøjer med sammenlignelig kapacitet.

Tabel 2: Medlemsstaternes og EMSA's udstyr til bekæmpelse af olieforurening

	Mængde	
	Medlemsstaterne	EMSA
Inddæmnings- og oprensningssystemer	16	12
Flydespærre	2	2
Ildspærre	1	8
Opfejningssvingarme	12	19
Dispergeringsmiddel (ton)	~ 3,500	800

Det er vigtigt at bemærke, at den undersøgelse, der understøtter evalueringen, også har vist, at eksistensen af EMSA's tjenester til bekæmpelse af olieforurening, der supplerer nationale og private ressourcer, ikke synes at have en negativ indvirkning på EU's medlemsstaters og EFTA-landenes beredskabsniveau. Det har været stabilt i den analyserede periode og synes at være indstillet til at følge samme tendens frem mod 2020.

CleanSeaNet

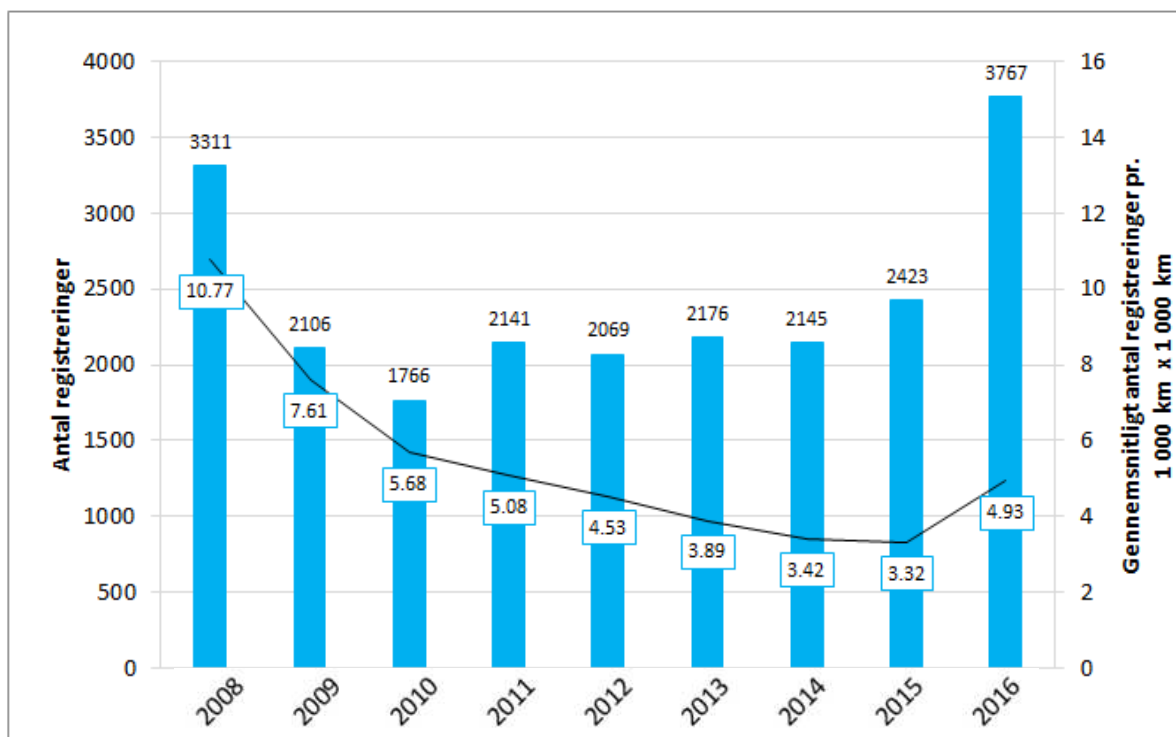
Med hensyn til den satellitbaserede opsporingstjeneste vedrørende olieudslip, CleanSeaNet, er konklusionen på evalueringen, at den er relevant og stiller et nyttigt redskab til rådighed for medlemsstaterne. Den ligger bedst på EU-niveau, dækkende alle europæiske farvande og mere end disse og giver stor merværdi. Den sikrer en ensartet vurdering og overblik over tendenser vedrørende udtømminger og af den afskrækkende effekt af kontrolsystemet vedrørende olieudslip. Den er relevant i forhold til behovet og de aktuelle tendenser i betragtning af det fortsat høje niveau af forsætlig udtømmning eller utilsigtede udslip i EU-farvande. Desuden er den forbundet med gennemførelsen af Copernicus-programmet til jordobservation og i god sammenhæng med en bred portefølje af andre EU-politikker vedrørende farvandsovervågning.

Brugen af satellitter, der drives af Den Europæiske Rumorganisation, har givet betydelige omkostningsreduktioner for tjenesten, idet licenser fås gratis. I perioden 2014-2016 er udgifterne til tjenesten pr. 1 000 overvågede km² faldet med omkring 22 %. Fra anden halvdel af 2016 har EMSA bestilt forholdsvis flere Sentinel-1 Jordobservationsprodukter, hvilket formentlig vil stige yderligere i de kommende år. Ved at bruge Sentinel 1-A og 1-B, kan CleanSeaNet service sørge for bedre satellitdækning og samtidig reduceres omkostningerne til tjenesten.

Med hensyn til betydningen af CleanSeaNet-tjenesten i forhold til afskrækkende virkning har den generelle tendens i det meste af det forrige årti som illustreret i figur 2 været et fald år for år i antallet af mulige registrerede udslip pr. million overvågede km². Den markante nedgang i perioden 2008-2010 faldt sammen med den økonomiske afmatning samt øget opmærksomhed omkring emner vedrørende havforurening og en forbedring af udbuddet af modtagefaciliteter i havne over hele kontinentet, mens faldet i perioden 2010-2015 har været mere gradvist.

I 2016 vendte udviklingen med en stigning i antallet af opdagede mulige udslip. Der er mange mulige årsager til, at tendensen kan være vendt i 2016: Indførelsen af Sentinel-1 satellitter, hvilket resulterede i forbedret opsporingskapacitet, optimeringen af CleanSeaNet-planlægning, og i mindre grad en stigning i godsmængden, hvilket kunne have ført til en stigning i registreringer.

Figur 2: CleanSeaNet 2008 – 2016: Tendenser i opdaget mulig forurening



Kilde: EMSA

Aktiviteter vedrørende farlige og skadelige stoffer

Med hensyn til aktiviteterne vedrørende farlige og skadelige stoffer, som udgør en mindre del af anvendelsen af unionsbidraget, konkluderes det i evalueringen, at selv om de er mindre kendte i offentligheden, er disse aktiviteter, der primært fokuserer på at stille ekspertinformation til rådighed i forbindelse med en kemisk nødsituation, relevante, og de betragtes som værdifulde af medlemsstaterne. Sidstnævnte aktiver EMSA ekspertservice gennemsnitligt fem gange om året.

KONKLUSIONER

Samlet set konkluderes det i midtvejsevalueringen, at EMSA i overensstemmelse med sit mandat har etableret og opretholder et omfattende program til opsporing af, beredskab vedrørende og bekæmpelse af forurening til at supplere kapaciteten hos kystmedlemsstaterne i EU/EFTA til at reagere på hændelser i stor skala. Agenturets aktiviteter til bekæmpelse af forurening giver merværdi og er stadig relevant i dag og hænger godt sammen med forebyggende tiltag på EU-plan og EU's øvrige politikker, herunder beskyttelse af civilbefolkningen. Med hensyn til sidstnævnte er et område med mulighed for forbedring blevet identificeret med henblik på at give øget støtte til medlemsstaterne i katastrofesituationer; det drejer sig om muligheden for at lette finansieringen af omkostningerne til transport af forureningsbekæmpelsesudstyr gennem EU's civilbeskyttelsesmekanisme¹¹.

Agenturets forureningsbekæmpelsesaktiviteter vil givetvis medvirke til en bedre beskyttelse af havmiljøet, kysterne og borgere, end før disse tiltag blev etableret. Inden for den givne økonomiske ramme, der er fastsat i forordning (EU) 911/2014, har agenturet været i stand til at tilpasse sin strategi ved at udnytte synergien og prioritere aktiviteter med henblik på at tage højde for udvidelsen af mandatet til også at omfatte potentielle udslip fra olie- og gasanlæg.

Uanset disse positive resultater vil EMSA lancere en yderligere risikovurderingsøvelse i 2018-2019 som foreslået af bestyrelsen. Agenturet vil samarbejde med regionale og nationale myndigheder om at gennemføre en slags stresstest af eksisterende kapaciteter med henblik på at identificere eventuelle langsigtede udviklingsbehov for bekæmpelsesmulighederne. I fremtiden vil den seneste revision af EMSA's mandat¹² til at fremme samarbejdet vedrørende kystvagtfunktioner med Det Europæiske Agentur for Grænse- og Kystbevogtning (Frontex) og EF-Fiskerikontrolagenturet kunne få indvirkning på gennemførelsen af agenturets aktiviteter vedrørende forureningsbekæmpelse. Samarbejdet opfordrer navnlig til undersøgelse af muligheden for deling af aktiver. EMSA har erfaring med brugen af flere typer skibe til opfyldelse af sit mandat. I forbindelse med multi-missioner vil EMSA kunne bidrage ved at stille nogle fartøjer med multiple anvendelsesmuligheder til rådighed, som vil kunne gennemføre funktioner som kystbevogtning, fiskerikontrol og bekæmpelse af olieforurening, til fælles brug for EMSA og kompetente myndigheder.

Endelig har selve forordningen ((EU) 911/2014), hvori den foreliggende flerårige finansielle ramme for perioden 2014-2020 figurerer, og som udløber efter denne dato, vist sig at være et nyttigt værktøj til at give agenturet mulighed for at gennemføre sine aktiviteter med hensyn til beredskab og indsats over for olieforurening. Den komplekse karakter af visse af disse aktiviteter kombineret med behovet for at have flerårige aftaler med branchen skabte det oprindelige behov for retlig sikkerhed og mere langsigtede økonomiske perspektiver. Forordningen har åbnet mulighed for at drage nytte af engangsinvesteringer i forhåndsindrettede fartøjer til tjenester for oprensning af olie og at skabe stordriftsfordele for satellitbaserede tjenester.

Men med aktiviteternes modenhed og navnlig den erfaring, der nu er indhøstet med indkøbsproceduren for flerårige kontrakter, forekommer behovet for en sådant særskilt finansiell forordning (og en særskilt budgetpost) under den næste flerårige finansielle ramme (2020-2027) ikke at være så afgørende med henblik på at sikre stabiliteten af de operationelle ydelser

¹¹ Afgørelse nr. 1313/2013/EU

¹² Forordning (EU) 2016/1625, EUT L 251/77

Budgettet til fortsat at finansiere disse aktiviteter – under hensyntagen til de aktuelle og fremtidige budgetbegrænsninger – vil fortsat udgøre en integreret del af Unionens årlige tilskud. Retsgrundlaget for foranstaltningerne findes i EMSA's overordnede mandat, og det nøjagtige omfang af de aktiviteterne er fastlagt defineret via de hermed forbundne handlingsplaner og agenturets arbejdsprogram. Dette sikrer en kontinuitet i EMSA's foranstaltninger til bekæmpelse af havforurening forårsaget af skibe og olie- og gasanlæg.