



Bruxelles, le 1.6.2023
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

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

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La présente proposition concerne une modification de la 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 Conseil¹.

La directive 2009/18/CE (ci-après la «directive») établit un système d'enquêtes de sécurité visant à tirer les enseignements des accidents de mer et à prévenir leur répétition. Les accidents de mer relevant du champ d'application de la directive font l'objet d'enquêtes destinées à améliorer la sécurité maritime et à protéger l'environnement marin.

Dans le cadre de son programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) et de son programme pour une meilleure réglementation, la Commission a réalisé en 2018 une évaluation ex post² et un bilan de qualité du transport maritime³. La Commission a conclu que, même si la directive a largement atteint ses objectifs et présentait une valeur ajoutée de l'UE, elle doit faire l'objet d'une mise à jour et nécessite quelques améliorations. L'objectif général de la révision de la directive est d'améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin. Le cadre réglementaire actuel de l'UE doit être mis à jour afin de i) maintenir les règles de l'UE lorsqu'elles sont nécessaires et proportionnées; ii) d'assurer leur mise en œuvre correcte; et iii) d'éliminer toute éventuelle obligation redondante et incohérence entre des actes législatifs connexes. L'objectif principal est de fournir un cadre juridique clair, simple et actualisé qui améliore le niveau global de sécurité.

Pour les navires effectuant des voyages internationaux, notamment des voyages entre États membres, les conventions internationales et certaines règles de l'UE s'appliquent. L'obligation d'ouvrir une enquête sur les accidents de mer ou sur les incidents de navigation trouve son origine dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer⁴ (CNUDM), en vertu de laquelle l'État du pavillon est tenu d'effectuer une enquête.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a ensuite élaboré le Casualty Investigation Code (Code pour les enquêtes sur les accidents)⁵. Ce code exige la conduite d'une enquête de sécurité en cas d'accident entraînant la perte totale du navire, des pertes en vies humaines ou des dommages graves à l'environnement. Il recommande également la conduite d'enquêtes sur d'autres accidents et incidents de mer par l'État du pavillon d'un navire mis en cause s'il semble probable que ces enquêtes fourniront des informations utiles pour prévenir d'autres accidents à l'avenir.

L'action de l'UE dans le domaine de la sécurité maritime complète et met en œuvre le cadre international. En raison de la transposition des règles de l'OMI dans le système juridique de l'UE, ces dispositions peuvent faire l'objet d'une action devant la Cour de justice de l'Union européenne, garantissant leur application uniforme dans l'ensemble de l'UE.

¹ JO L 131 du 28.5.2009, p. 114.

² SWD(2018) 232 final

³ SWD(2018) 228 final

⁴ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

⁵ Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents)

La directive va au-delà du code de l'OMI sur les accidents en imposant aux États membres de mettre en place des organismes indépendants d'enquête sur les accidents et de prévoir dans leur législation nationale que ces organismes doivent être informés des accidents et incidents de mer⁶. Ces organismes doivent enquêter sur les accidents en fonction de leur gravité, les «accidents de mer très graves»⁷ devant systématiquement faire l'objet d'une enquête. Les types de navires couverts par la directive sont plus larges que ceux couverts par le texte de l'OMI en ce qu'ils incluent les navires de pêche d'une longueur de 15 mètres et plus, ainsi que les yachts et les bateaux de plaisance dans certaines circonstances. La directive prévoit également le respect d'une méthodologie commune dans la conduite des enquêtes et précise les conditions pour la conduite d'enquêtes parallèles/conjointes. La directive exige que les organismes d'enquête publient des rapports d'enquête (rapports d'enquête de sécurité). Ces organismes doivent également notifier à la Commission les accidents et incidents de mer par l'intermédiaire d'une base de données (la plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer – EMCIP), créée et gérée à cet effet par l'Agence européenne pour la sécurité maritime⁸ (AESM).

Le REFIT 2018 et le bilan de qualité du transport maritime ont permis de souligner la nécessité d'assurer la cohérence du cadre réglementaire dans les États membres et de faire respecter les obligations internationales d'une manière uniforme et harmonisée. Les lacunes de la directive actuelle et de sa mise en œuvre par les États membres, imputables à des problèmes liés aux ressources, aux effectifs et aux compétences, ont été largement signalées.

Outre la nécessité d'actualiser la directive pour tenir compte des évolutions juridiques, environnementales et technologiques survenues depuis son adoption, il est également nécessaire de prendre en considération les enseignements tirés de sa mise en œuvre. Dans l'évaluation ex post, le fait que l'acquis en matière de sécurité maritime ne s'applique pas à une certaine catégorie de navires (navires de pêche) opérant dans les eaux de l'UE ainsi que les importantes préoccupations en matière de sécurité concernant ce type de navires ont également été soulevés.

Compte tenu des résultats de l'évaluation ex post et du bilan de qualité du transport maritime, et au regard de l'objectif général d'améliorer la sécurité et la protection de l'environnement tout en simplifiant le cadre réglementaire de l'UE et en aidant les États membres à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de réglementation au niveau international et de l'Union, une proposition de modification de la directive 2009/18/CE a été élaborée. Les objectifs spécifiques de la révision de la directive sont les suivants:

- assurer la protection des navires de pêche, de leur équipage et de l'environnement. Les petits navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres ne sont pas inclus dans le champ d'application actuel de la directive, ce qui signifie que les accidents qui entraînent la perte de vies humaines et la perte de navires ne font pas l'objet d'enquêtes systématiques et harmonisées dans l'ensemble de l'Union européenne;

⁶ Cette obligation couvre les accidents et incidents qui impliquent des navires battant pavillon d'un État membre; surviennent dans les mers territoriales ou les eaux intérieures des États membres; ou mettent en jeu d'autres intérêts importants des États membres. La mer territoriale est une bande d'eaux côtières s'étendant à 12 milles marins maximum (22 km) de la ligne de base (généralement la laisse de basse mer moyenne) d'un État côtier. Les eaux intérieures sont les eaux en amont de la ligne de base des eaux territoriales d'un pays. Les eaux intérieures peuvent comprendre les rivières et les canaux, ainsi que les ports et les havres (article 6 de la directive relative aux enquêtes sur les accidents).

⁷ Telles que définies par le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer, visé à l'article 3, point 2, sous-point b), de la directive relative aux enquêtes sur les accidents.

⁸ www.emsa.europa.eu/fr

- clarifier les définitions et le texte juridique afin que les organismes d'enquête sur les accidents des États membres enquêtent en temps opportun et de manière harmonisée sur tous les accidents justifiant une enquête;
 - renforcer la capacité des organismes d'enquête sur les accidents à effectuer (et à rendre compte) des enquêtes sur les accidents en temps opportun, avec compétence et en toute indépendance, y compris sur les carburants et les technologies renouvelables et bas carbone;
 - mettre à jour un certain nombre de définitions et de références à la législation de l'UE et aux règlements de l'OMI en la matière dans un souci de clarté et de cohérence.
- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La proposition est parfaitement cohérente avec la directive 2009/16/CE⁹ relative au contrôle par l'État du port et la directive 2009/21/CE¹⁰ concernant les obligations des États du pavillon. Les trois directives – qui sont toutes modifiées en même temps – doivent être cohérentes les unes avec les autres et toute proposition de modification de l'une d'entre elles doit tenir compte des deux autres directives et du cadre réglementaire international plus large. Les enseignements tirés des enquêtes de sécurité et les recommandations de sécurité qui en découlent peuvent aider les États du pavillon et les organismes agréés qui agissent en leur nom à améliorer le profil de sécurité des navires sous leur responsabilité.

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

La proposition s'inscrit dans le cadre du programme REFIT de la Commission et répond aux objectifs du programme «Mieux légiférer» en veillant à ce que la législation existante soit simple et claire, ne crée pas de contraintes inutiles et reste en phase avec les évolutions politiques, sociétales et technologiques. La présente proposition de modification, ainsi que celles relatives aux autres directives sur la sécurité maritime, font également partie de l'acquis plus large en matière de sécurité maritime, avec lequel elles présentent un lien important. Cet acquis comprend des éléments tels que le système de l'UE de suivi du trafic des navires et d'information (SafeSeaNet)¹¹, le règlement instituant l'AESM¹², la directive sur la sécurité des navires de pêche¹³, la législation de l'UE relative aux organismes agréés¹⁴, la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»¹⁵ et d'autres actes législatifs de l'UE dans le domaine de l'environnement¹⁶.

La présente proposition est cohérente avec l'objectif de neutralité climatique de l'Union à l'horizon 2050, prévu à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil¹⁷, qui établit le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique, et contribue à cet objectif.

⁹ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

¹⁰ JO L 131 du 28.5.2009, p. 132.

¹¹ Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

¹² JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

¹³ JO L 34 du 9.2.1998, p. 1.

¹⁴ Règlement (CE) n° 391/2009 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) et directive 2009/15/CE 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).

¹⁵ JO L 164 du 25.6.2008, p. 19.

¹⁶ Telles que la directive 92/43/CEE (la directive «Habitats»), la directive 2009/147/CE (la directive «Oiseaux» de l'UE), la directive (UE) 2019/904 (la directive sur les plastiques à usage unique).

¹⁷ JO L 243 du 9.7.2021, p. 1.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique de la directive modificative est l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, qui prévoit des mesures visant à améliorer la sécurité des transports ainsi que des dispositions spécifiques relatives au transport maritime.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Étant donné que les instruments internationaux d'enquête sur les accidents dans le secteur du transport maritime relèvent de la compétence exclusive de l'UE en vertu de l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, le principe de subsidiarité ne s'applique ni à ces instruments ni aux règles de l'UE mettant en œuvre ces accords. Même si ce n'était pas le cas, les États membres agissant individuellement ne seraient pas en mesure de résoudre tous les problèmes identifiés et, s'ils devaient le faire, cela entraînerait une fragmentation de la législation et une distorsion potentielle du marché intérieur. Pour éviter une telle fragmentation du cadre juridique, une action de l'UE est indispensable.

Tous les États membres sont concernés par la directive en tant qu'États du pavillon, États côtiers ou États ayant d'importants intérêts en jeu.

• Proportionnalité

La proposition a été préparée pour tenir compte des derniers développements internationaux et des résultats des exercices REFIT mentionnés ci-dessus. La Commission a également réalisé une analyse d'impact afin d'identifier et d'évaluer les mesures alternatives permettant d'atteindre les mêmes objectifs.

L'objectif de la modification proposée est d'améliorer la sécurité maritime. Pour ce faire, il convient d'enquêter sur les accidents et d'en tirer des enseignements afin d'éviter que des accidents similaires ne se reproduisent à l'avenir. L'extension du champ d'application à certains types d'accidents impliquant des navires de pêche plus petits est considérée comme proportionnée. Les coûts supplémentaires que les organismes d'enquêtes doivent supporter pour mener des investigations sur les accidents de mer très graves (VSMC – very serious marine casualties) impliquant des navires de pêche de moins de 15 mètres semblent limités, en particulier au regard des améliorations potentielles en matière de sécurité. La modification garantira que le niveau élevé de sécurité actuel n'est pas compromis et devrait améliorer la sécurité dans le secteur de la pêche.

• Choix de l'instrument

Étant donné que seules quelques modifications doivent être apportées à la directive 2009/18/CE, une directive modificative constitue l'instrument juridique 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 bilan de qualité a révélé que les principaux objectifs de la directive sont globalement atteints et qu'ils restent très pertinents. Sans la directive relative aux enquêtes sur les accidents, il est peu probable que les seize organismes d'enquête sur les accidents créés depuis 2009 auraient vu le jour. En effet, avant 2009, la plupart des États menaient principalement des enquêtes à des fins de poursuites pénales, le cas échéant. La création de ces organismes a donné un coup d'accélérateur aux enquêtes sur les

accidents en ce qui concerne la sécurité, l'accent étant mis sur l'indépendance et la formulation de recommandations en matière de sécurité dans une optique de prévention des accidents. En outre, il a été conclu dans l'évaluation que la directive fixe un cadre cohérent pour les enquêtes sur les accidents de mer et garantit l'uniformité et l'harmonisation des enquêtes dans toute l'UE.

Le caractère obligatoire de la directive a permis d'harmoniser les rapports sur les accidents et les incidents, dans la mesure où un ensemble d'exigences standard doit être respecté. La conclusion générale de l'évaluation fondée sur l'appréciation de la pertinence, de l'efficacité, de l'efficience, de la cohérence et de la valeur ajoutée de l'UE est que la directive a largement répondu aux attentes, procurant des avantages à l'échelle de l'UE.

Toutefois, les lacunes du cadre d'action actuel, imputables à des problèmes liés aux ressources, aux effectifs et aux compétences, ont été largement signalées.

- **Consultation des parties intéressées**

Les principales activités de consultation comprenaient:

- trois cycles d'entretiens avec des représentants des principales parties prenantes de l'UE, organisés par le consultant chargé de l'étude d'appui externe, qui ont eu lieu par intermittence de février 2021 à novembre 2021, afin de recueillir des informations spécifiques, en particulier pour étayer et affiner la définition globale du problème et les options envisageables;
- une enquête ciblée auprès des parties prenantes, organisée par le consultant chargé de l'étude d'appui externe, de juin à novembre 2021, afin de recueillir des informations spécifiques, en particulier pour affiner la définition du problème, la base de référence et, le cas échéant, l'évaluation des incidences des options envisageables;
- des activités de consultation supplémentaires organisées par la DG MOVE et le consultant chargé de l'étude d'appui externe, afin de recueillir l'avis des États membres et des principales parties prenantes sur les différentes mesures stratégiques, et également afin de valider les résultats émergents et finaux de l'étude d'appui externe à l'analyse d'impact visant à quantifier ces derniers. Ces activités ont eu lieu lors des réunions du Comité de dialogue social sectoriel de l'UE pour le transport maritime (16 avril 2021, 23 septembre 2021 et 16 décembre 2021), du Comité de dialogue social sectoriel de l'UE pour la pêche en mer (29 janvier 2021, 8 mars 2021 et 16 novembre 2021), du Comité de dialogue social sectoriel de l'UE pour les ports (19 novembre 2021), des réunions du cadre de coopération permanente des organismes d'enquête sur les accidents (10 mars 2021, 18 juin 2021, 29 août 2021, 22 septembre 2021 et 7 octobre 2021), une réunion informelle de la direction sur le transport maritime de l'UE/EEE (30 novembre 2021) et des réunions du comité de l'UE pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (17 mai 2021 et 11 novembre 2021). Un atelier pour la validation finale des conclusions de l'étude à l'appui de l'analyse d'impact, auquel ont participé des représentants des États membres et du secteur, a également été organisé (20 janvier 2022);
- compte tenu de la nature hautement technique du dossier, aucune consultation publique n'a été menée. Toutefois, le grand public a eu la possibilité de donner son avis sur cette initiative par l'intermédiaire d'une annonce sur la page web de la DG MOVE et d'une boîte aux lettres fonctionnelle prévue à cet effet. Une association d'armateurs s'est exprimée au sujet des enquêtes sur les accidents et s'est félicitée de la réduction de la charge administrative et du soutien que l'AESM pourrait apporter aux organismes d'enquête sur les accidents.

Les informations recueillies auprès des parties prenantes ont été essentielles pour permettre à la Commission d'affiner la conception des options stratégiques afin d'évaluer leurs incidences économiques, sociales et environnementales, de les comparer et de déterminer l'option susceptible de maximiser le rapport coûts-avantages pour la société et de garantir un mécanisme d'enquête sur les accidents de mer plus efficace et plus efficient dans l'ensemble de l'UE. Les résultats de ces processus ont permis de compléter les recherches documentaires effectuées dans le cadre de l'étude d'appui externe.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Cet examen se fonde principalement sur les données collectées lors de l'évaluation ex post de 2018 et du bilan de qualité du transport maritime mentionnés précédemment.

Outre les données collectées et la consultation, l'élaboration de la présente proposition a nécessité la contribution d'experts techniques et juridiques concernant la formulation concrète des définitions techniques et une rédaction juridique claire. Cette expertise a été rassemblée au sein de la Commission, de l'AESM et du cadre de coopération permanente des organismes d'enquête sur les accidents. Les détails sont fournis dans le document de travail des services de la Commission joint à la proposition.

- **Analyse d'impact**

La proposition se fonde sur les résultats d'une analyse d'impact qui a été étayée par une étude d'appui réalisée par un consultant externe spécialisé dans ce domaine.

L'analyse d'impact a examiné différentes options pour la révision de la directive en se basant sur les principes directeurs suivants:

- 1) la nécessité d'un alignement sur les instruments internationaux et d'une clarification des définitions problématiques ou ambiguës;
- 2) la portée de l'aide fournie par l'AESM aux États membres pour leur permettre de s'acquitter de leurs obligations en matière de notification et d'enquête au titre de la directive et du droit international;
- 3) la possibilité d'aborder le problème spécifique lié aux accidents impliquant des navires de pêche de plus petite taille.

Ces principes sont reflétés dans les objectifs stratégiques décrits ci-dessous.

L'option A prévoit plusieurs modifications de la directive destinées à améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Dans le cadre de cette option, le champ d'application resterait identique et les organismes d'enquête sur les accidents (rebaptisés «autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime» conformément à la terminologie de l'OMI) bénéficieraient de la même flexibilité que celle dont ils disposent actuellement. En ce qui concerne les navires de pêche, cette option propose une mesure non réglementaire recommandant aux États membres de présenter un rapport sur les accidents de mer très graves. Cette option, comme toutes les autres, exige la mise en place d'un système de gestion de la qualité permettant de garantir la gestion efficace des ressources par chaque autorité responsable des enquêtes et l'exactitude des rapports d'enquête de sécurité.

L'option B vise à trouver un équilibre entre une plus grande harmonisation au moyen de définitions plus claires et une exigence supplémentaire limitée pour les navires de pêche de plus petite taille. En ce qui concerne les navires de pêche, la directive serait modifiée de façon à obliger les États membres à signaler par l'intermédiaire de l'EMCIP toute perte de vies humaines et toute perte de navires

impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres. Les problèmes d'alignement et de clarification seraient résolus par une modification de la directive. En ce qui concerne l'aide apportée aux autorités d'enquête des États membres pour la conduite des enquêtes sur les accidents (et l'établissement des rapports correspondants), le rôle de soutien de l'AESM n'est pas élargi au-delà de ce qui est actuellement prévu par la législation en vigueur. La charge que représente l'établissement de rapports pour les autorités chargées des enquêtes est quelque peu allégée par l'élargissement de l'éventail des autorités compétentes qui peuvent transmettre des informations par l'intermédiaire de la base de données.

L'option C est la plus ambitieuse en matière d'exigences administratives et de procédures d'enquête renforcées pour les autorités chargées des enquêtes. En ce qui concerne les navires de pêche, cette option obligera les autorités chargées des enquêtes non seulement à signaler les pertes de vies humaines et les pertes de navires de pêche de plus petite taille, mais également à effectuer au moins une évaluation préliminaire afin de déterminer si des enseignements peuvent être tirés et s'il y a lieu d'effectuer une enquête approfondie. L'analyse d'impact a conclu que l'option C est la plus efficace et constitue donc l'option privilégiée. Bien que l'option C présente les coûts supplémentaires les plus élevés, si l'on compare les coûts aux bénéfices, l'option C aura l'incidence la plus importante sur l'amélioration de la sécurité maritime.

La présente proposition est accompagnée d'un rapport d'analyse d'impact¹⁸, dont un projet a été soumis au comité d'examen de la réglementation en avril 2022. Le comité d'examen de la réglementation a émis un avis positif et le rapport d'analyse d'impact a été révisé conformément aux recommandations du comité d'examen de la réglementation. Les observations du comité d'examen de la réglementation sont prises en considération dans le document de travail des services de la Commission qui accompagne cette proposition législative.

- **Application du principe «un ajout, un retrait»**

Il ne devrait y avoir aucun coût administratif supplémentaire pour les entreprises ou les citoyens.

- **Réglementation affûtée et simplification**

L'initiative revêt une dimension REFIT du fait de l'alignement et de la simplification de la législation relative à la sécurité, de l'amélioration du profil de sécurité, en particulier dans le segment des petits navires de pêche, et de l'aide apportée aux organismes d'enquête sur les accidents des États membres dans l'accomplissement de leurs fonctions de rapport et d'enquête.

En outre, l'option privilégiée comporte des éléments de simplification, car elle augmentera l'efficacité des organismes d'enquête sur les accidents nationaux en précisant quand ils doivent mener des enquêtes, les organismes d'enquête sur les accidents ne devront plus procéder à une évaluation préliminaire des accidents graves et pourront déléguer à d'autres autorités compétentes la possibilité d'introduire des données dans la base de données EMCIP. La fourniture par l'AESM d'une aide complémentaire aux organismes d'enquête sur les accidents qui demandent un soutien opérationnel devrait également améliorer la qualité et la quantité des enquêtes menées, tout en renforçant leur harmonisation et leur normalisation dans l'ensemble de l'UE.

- **Droits fondamentaux**

¹⁸ SWD(2023)145

La proposition n'a pas de conséquences pour la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Les coûts annuels supplémentaires estimés pour le budget de l'UE s'élèvent à environ 1,88 million d'EUR par an en 2030 et à 1,93 million d'EUR par an en 2050. L'incidence budgétaire de la proposition est décrite plus en détail dans la fiche financière législative annexée à la présente proposition pour information. L'incidence budgétaire de la proposition figure déjà dans la 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, présentée par la Commission.

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est une vue d'ensemble indicative, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Des mécanismes adéquats de suivi et de déclaration ont été définis. L'AESM joue un rôle important dans ce processus puisqu'elle est chargée de la mise en place et du fonctionnement de systèmes de données électroniques pour le transport maritime.

La mise en œuvre peut être suivie par la Commission et/ou l'AESM qui surveillent la base de données EMCIP afin de vérifier que les enquêtes sont menées en temps utile et de manière efficace et que les données de notification des accidents ou incidents de mer prévues à l'annexe II de la directive et les rapports d'enquête de sécurité sont téléchargés dans la base de données. L'AESM effectue également des cycles de visites dans les États membres pour vérifier les opérations sur le terrain dans le cadre de son rôle de soutien à la Commission¹⁹. Les États membres devront disposer d'un système de gestion de la qualité certifiant que leur organisation, leurs politiques, leurs processus, leurs ressources et leur documentation sont adaptés à la réalisation de leurs objectifs. Ce système devra être certifié et faire l'objet d'un audit périodique. Les autorités d'enquête devront communiquer à la Commission et à l'AESM les résultats des audits annuels effectués par l'organisme agréé afin que l'autorité responsable des enquêtes puisse conserver la certification de son système de gestion de la qualité.

Étant donné que le cycle complet des visites de contrôle de la mise en œuvre envisagé par l'AESM devrait durer 5 ans²⁰, il est proposé de fixer la durée du cycle d'évaluation de la directive à dix ans.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Aucun document explicatif n'est requis étant donné que la proposition vise à simplifier et à préciser le régime existant.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

L'article 1^{er} du projet de directive modificative en constitue la partie principale et apporte des modifications à de nombreuses dispositions de la directive 2009/18/CE.

¹⁹ L'AESM effectue ces visites conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, dans le cadre de ses tâches principales; aucun coût supplémentaire n'est donc escompté.

²⁰ Comme prévu dans la méthodologie de l'AESM relative aux visites dans les États membres, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

Conformité avec le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents

Un certain nombre de définitions et de références ont été mises à jour pour tenir compte des évolutions du cadre réglementaire international. En particulier, la référence au code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents est mise à jour, un certain nombre de définitions figurant à l'article 3 de la directive qui doivent être interprétées conformément aux définitions contenues dans le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents sont également mises à jour et la référence à l'accident grave qui a été supprimée du code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et à laquelle renvoie l'article 3, paragraphe 3, est supprimée. Plusieurs autres modifications ont été apportées aux dispositions juridiques du code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents, notamment le remplacement de l'intitulé «organisme d'enquête» par «autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime».

Les modifications de fond de la directive sont exposées ci-après.

Objet et champ d'application

Au point 2, l'article 2, point d), est supprimé, le champ d'application de la directive est partiellement étendu à tous les navires de pêche, y compris ceux d'une longueur inférieure à 15 mètres.

Définitions

Le point 3 contient également une mise à jour d'un certain nombre de définitions qui ont posé problème ou qui renvoient à une législation de l'Union obsolète. Tout d'abord, les références aux «navires rouliers à passagers» et aux «engins à passagers à grande vitesse» sont mises à jour pour tenir compte des modifications apportées à la législation de l'UE, la longueur d'un navire de pêche est précisée comme étant la longueur hors tout conformément à l'article 2 du règlement (UE) 2017/1130. La question des blessures non mortelles qui se soldent par un décès quelque temps après l'événement maritime qui les a causées est également abordée. Afin de fournir des orientations claires concernant le moment jusqu'auquel une enquête devrait être entamée et de garantir ainsi une approche harmonisée dans l'ensemble de l'Union, la directive est modifiée pour inclure un délai précis (c'est-à-dire 30 jours après l'accident, comme pour les autres modes de transport).

Obligation d'ouvrir une enquête et autorités chargées de l'enquête

Le point 5 modifie l'obligation d'ouvrir une enquête et prévoit qu'en cas d'accident de mer très grave (perte du navire et/ou perte de vies humaines) impliquant un navire de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, les États membres sont tenus de procéder au moins à une évaluation préliminaire afin de déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête de sécurité.

En outre, la notion d'accident grave ayant été supprimée au niveau de l'OMI, l'obligation d'effectuer une évaluation préliminaire de ces accidents, prévue par la directive, est également supprimée. Enfin, la directive est modifiée de manière à fournir des conseils en ce qui concerne les accidents impliquant des navires dans des zones portuaires.

Le point 8 prévoit que les États membres doivent mettre en place un système de gestion de la qualité pour leur autorité d'enquête de sécurité maritime. Cette mesure devrait améliorer la qualité des enquêtes sur les accidents, la gestion des ressources disponibles en fonction de la charge de travail et plus particulièrement la rédaction des rapports. Une obligation similaire existe pour l'administration de l'État du pavillon en vertu de l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon.

Base de données européenne sur les accidents de mer

Le point 14 concerne les obligations de déclaration des États membres en ce qui concerne la plateforme européenne d'informations sur les accidents de mer (EMCIP). Deux modifications ont été apportées. Premièrement, la directive précise les obligations des États membres en ce qui concerne les accidents de mer très graves impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres. Deuxièmement, la directive est adaptée de manière à ce que tous les accidents et incidents de mer autres que les accidents de mer très graves puissent être notifiés par l'intermédiaire de l'EMCIP par une autorité compétente dûment mandatée d'un État membre autre que l'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime. Actuellement, seule l'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime peut introduire une notification dans l'EMCIP, ce qui est considéré comme une charge pour certains États membres. En outre, l'AESM et la Commission devraient pouvoir introduire des données dans la base de données de l'EMCIP. Cela permettra aux autorités responsables des enquêtes de se concentrer sur leurs fonctions d'enquête et de tenir compte du fait que les autorités responsables des enquêtes n'ont pas toujours accès à ce type de gestion des données, les statistiques pertinentes étant recueillies, utilisées et gérées par d'autres autorités compétentes au sein du même État membre.

Soutien et formation assurés par l'AESM

Le point 15 expose les possibilités dont dispose l'AESM pour aider les autorités responsables des enquêtes des États membres de l'UE à mieux s'acquitter des tâches qui leur incombent en vertu de la directive. De nombreux organismes d'enquête sur les accidents ne bénéficient pas de ressources suffisantes pour disposer d'un expert dans chaque domaine spécialisé. Sur la base de cette disposition, l'AESM pourrait mettre à disposition une réserve d'experts dans divers domaines au service de toute autorité responsable des enquêtes qui en ferait la demande. De même, les équipements spécialisés peuvent se révéler très coûteux et la plupart des organismes d'enquête sur les accidents ne disposent pas du budget nécessaire pour les acquérir. L'AESM pourrait donc fournir ou prêter aux autorités responsables des enquêtes des outils et des équipements spécialisés. De cette manière, l'équipement peut être centralisé, ce qui évite à chaque autorité responsable des enquêtes de devoir intervenir. Cela permettrait de réaliser des économies d'échelle à travers l'Union.

En ce qui concerne la formation, l'AESM pourrait jouer un rôle de sensibilisation aux évolutions, diffuser des informations et organiser des échanges et des cours de formation sur des sujets tels que les carburants renouvelables et bas carbone, les nouvelles technologies numériques et autres évolutions pertinentes au niveau de l'OMI. En outre, l'AESM pourrait assurer une formation spécifique sur l'utilisation des technologies et des équipements d'enquête et sur les nouvelles technologies liées à l'évolution du transport maritime.

Compétences en matière de modification

Le point 17 dispose que la référence au code de l'OMI sur les accidents renvoie à la version la plus récente, mais qu'elle est soumise à la clause standard de non-régression. Cela signifie que si des modifications interviennent au niveau international, les normes de l'instrument de l'Union sont au moins maintenues à leur niveau actuel.

Examen de la mise en œuvre et abrogation d'autres législations de l'UE

Le point 18 établit que la Commission procédera à un examen de la mise en œuvre de la directive modifiée dix ans après son adoption, ce qui permet de tenir compte du temps nécessaire à la transposition et du fait qu'un cycle de visites d'examen de l'AESM dans les États membres dure généralement au moins cinq ans.

Le point 19 prévoit l'abrogation du règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission du 9 décembre 2011 portant adoption d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer. Le 4 décembre 2013, l'OMI a adopté des directives visant à aider les enquêteurs à mettre en œuvre le code pour les enquêtes sur les accidents [résolution A.1075(28)], qui proposent une méthodologie détaillée pour les enquêtes sur les accidents et incidents de mer. Il n'est donc plus nécessaire d'appliquer la méthodologie commune définie dans le règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

(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 européen²¹,

vu l'avis du Comité des régions²²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil²³ établit les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et prévoit un système d'enquêtes de sécurité. Les accidents maritimes relevant du champ d'application de ladite directive font l'objet d'enquêtes menées par des organismes d'enquête indépendants établis dans les États membres afin d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin, en tirant les enseignements des accidents passés afin d'éviter qu'ils ne se reproduisent à l'avenir.
- (2) Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2009/18/CE, l'environnement réglementaire international a été modifié et la technologie a évolué. Il convient de tenir compte de ces changements et évolutions ainsi que de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la directive 2009/18/CE.
- (3) La directive 2009/18/CE renvoie à un certain nombre de textes juridiques adoptés par l'Organisation maritime internationale (OMI) qui ont été abrogés, modifiés ou révisés depuis son entrée en vigueur. Le «code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer» [résolution A.849(20) de l'OMI du 27 novembre 1997] a été abrogé par le «code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (code pour la conduite des enquêtes sur les accidents)» [résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008] et complété par la résolution

²¹ JO C , , p. .

²² JO C , , p. .

²³ JO L 131 du 28.5.2009, p. 114.

A.1075(28) «directives destinées à aider les enquêteurs dans l'application du code pour la conduite sur les accidents et les incidents de mer [résolution MSC.255(84)]».

- (4) Le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents introduit de nouvelles définitions, notamment celle de l'«autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime», tandis que d'autres, telle que celle d'«accident grave», sont supprimées. Il y a lieu d'intégrer ces modifications dans la directive 2009/18/CE.
- (5) La directive 2009/18/CE fait également référence à la circulaire MSC/MEPC.3/Circ.3 de 2008 de l'OMI, qui a été remplacée par la circulaire MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 «Rapports sur les accidents et incidents de mer - Procédures révisées et harmonisées pour l'établissement des rapports» du 18 novembre 2014.
- (6) Les directives de l'OMI destinées à aider les enquêteurs dans l'application du code pour les enquêtes sur les accidents [A.1075 (28)], adoptées le 4 décembre 2013, fournissent des conseils pratiques pour les enquêtes systématiques sur les accidents et incidents de mer et permettent l'élaboration d'analyses efficaces et de mesures préventives. Il y a lieu d'intégrer ces directives dans la directive 2009/18/CE.
- (7) Les navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres étant actuellement exclus du champ d'application de la directive 2009/18/CE, la conduite d'enquêtes sur les accidents de mer impliquant de tels navires de pêche n'est pas systématique ni harmonisée. Ces navires sont plus exposés au chavirement et il est relativement fréquent que des membres d'équipage chutent par-dessus bord. Il est donc nécessaire de protéger ces navires de pêche, leurs équipages et l'environnement en prévoyant une évaluation préalable des accidents de mer très graves impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres afin de déterminer si les autorités doivent ouvrir une enquête de sécurité.
- (8) Certaines définitions figurant dans la directive 2009/18/CE ne sont pas claires. La définition de la longueur d'un navire de pêche devrait être établie, en particulier lorsque l'approche adoptée par les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime et leurs obligations en la matière varient en fonction de la longueur du navire de pêche.
- (9) Le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents fait référence à un événement ou à une série d'événements qui se sont produits «en rapport direct avec l'exploitation d'un navire». Cette notion fait l'objet de divergences importantes et devrait être clarifiée. Ces divergences ont une incidence sur les actions des autorités chargées des enquêtes sur les accidents, notamment en ce qui concerne les accidents dans les ports, les possibilités d'enquêtes conjointes et la collecte de données sur les accidents et les enquêtes.
- (10) Le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents prévoit que, lorsqu'un accident de mer très grave se produit, l'autorité maritime est tenue de mener une enquête. Toutefois, il n'existe aucune règle concernant le délai qui doit s'écouler entre un accident et un décès résultant de cet accident pour que l'accident de mer soit qualifié de très grave et faire, dès lors, l'objet d'une enquête. Par conséquent, la directive 2009/18/CE devrait prévoir de telles règles.
- (11) Le personnel ainsi que les moyens opérationnels dont disposent les autorités chargées des enquêtes de sécurité maritime varient considérablement d'un État membre à l'autre, ce qui se traduit par un manque d'efficacité et des incohérences entre les enquêtes et les rapports sur les accidents de mer. Par conséquent, la Commission, assistée de l'Agence européenne pour la sécurité maritime («AESM»), devrait fournir un appui analytique hautement spécialisé au cours de chaque enquête (compétences non techniques), ainsi que des outils et équipements d'analyse (matériel).

- (12) À la lumière des observations qui viennent d'être formulées, l'AESM devrait organiser des formations sur des techniques spécifiques et sur les nouvelles évolutions et technologies susceptibles d'être utiles pour les enquêtes sur les accidents à l'avenir. Ces formations devraient se concentrer, entre autres, sur les carburants renouvelables et bas carbone, qui présentent un intérêt particulier dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55», et sur l'automatisation, ainsi que sur les règles du règlement général sur la protection des données («RGPD»).
- (13) Afin d'améliorer la qualité des enquêtes sur les accidents, les États membres devraient mettre en place un système de gestion de la qualité («SGQ») destiné aux autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime.
- (14) Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre des dispositions de la présente directive concernant la liste des textes de l'OMI entrant dans son champ d'application, 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 Conseil²⁴.
- (15) Compte tenu du cycle complet des visites effectuées par l'AESM dans les États membres afin de contrôler l'application de la présente directive, la Commission devrait évaluer la mise en œuvre de la présente directive au plus tard le [dix ans après sa date d'entrée en vigueur visée à l'article 23] et faire rapport au Parlement européen et au Conseil à ce sujet. Les États membres devraient coopérer avec la Commission afin de recueillir toutes les informations nécessaires à l'évaluation.
- (16) Conformément au principe de proportionnalité, il est nécessaire et approprié, pour atteindre l'objectif fondamental d'amélioration de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin, de fixer des règles relatives aux enquêtes sur les accidents dans le transport maritime. La présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne.
- (17) Il y a donc lieu de modifier la directive 2009/18/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modification de la directive 2009/18/CE

La directive 2009/18/CE est modifiée comme suit:

- (1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
«2. Les enquêtes effectuées en vertu de la présente directive n'ont pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes. Néanmoins, les États membres veillent à ce que l'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime (ci-après l'«autorité responsable des enquêtes») ne s'interdise pas, du fait qu'il est possible de déterminer les fautes ou les responsabilités à partir des conclusions, de rendre pleinement compte des causes de l'accident ou de l'incident de mer.»;

²⁴ 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).

- (2) l'article 2, paragraphe 2, est modifié comme suit:
- (a) le point b) est remplacé par le texte suivant:
«b) les navires non propulsés par des moyens mécaniques, les navires en bois de construction primitive, les yachts de plaisance et les bateaux de plaisance, à moins qu'ils ne soient utilisés à des fins commerciales.»;
 - (b) le point d) est supprimé;
- (3) l'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive:

- 1) on entend par “code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents”, le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer annexé à la résolution MSC.255(84) du comité de la sécurité maritime de l'OMI, dans sa version actualisée;
- 2) on entend par “directives de l'OMI destinées à aider les enquêteurs dans l'application du code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer”, les directives adoptées par l'Assemblée de l'OMI au moyen de la résolution A.1075(28) du 4 décembre 2013;
- 3) les termes suivants sont entendus au sens des définitions figurant dans le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents:
 - a) “accident de mer”;
 - b) “accident de mer très grave”;
 - c) “incident de mer”;
 - d) “enquête de sécurité maritime”;
 - e) “autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime”;
 - f) “État responsable de l'enquête de sécurité maritime”;
 - g) “État ayant d'importants intérêts en jeu”;
 - h) “blessure grave”;
- 4) on entend par “directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer”, les directives annexées à la résolution LEG.3(91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296^e session du 12 au 16 juin 2006;
- 5) les termes “transbordeur roulier” et “engin à passagers à grande vitesse” sont entendus au sens des définitions figurant à l'article 2 de la directive (UE) 2017/2110²⁵;

²⁵ Directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à

- 6) le terme “enregistreur des données du voyage” (ci-après “VDR”) est entendu au sens de la définition figurant dans la résolution MSC.333(90) du comité de la sécurité maritime de l’OMI, dans sa version actualisée;
- 7) on entend par “recommandation de sécurité”, toute proposition faite, notamment à des fins d’enregistrement et de contrôle:
- (a) par l’autorité responsable des enquêtes de l’État qui effectue ou qui prend la direction de l’enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant,
- (b) par la Commission sur la base d’une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées;
- 8) les termes “longueur d’un navire de pêche” sont entendus au sens de la définition figurant à l’article 2 du règlement (UE) 2017/1130²⁶;
- 9) on entend par “blessure mortelle”, toute blessure que subit une personne au cours d’un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident.»;
- (4) l’article 4 est modifié comme suit:
- (a) au paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) soient distinctes des enquêtes pénales ou d’autres enquêtes menées parallèlement pour déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes, et que les autorités responsables des enquêtes soient en mesure de rendre compte des résultats d’une enquête de sécurité maritime sans instructions ni interférences de la part de personnes, d’organisations ou de parties susceptibles d’être affectées par ses résultats.»;
- (b) au paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) une coordination des activités de leurs autorités responsables des enquêtes respectives dans la mesure nécessaire pour atteindre l’objectif de la présente directive.»;
- (5) l’article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Obligation d’enquêter

1. Chaque État membre fait en sorte que l’autorité responsable des enquêtes visée à l’article 8 effectue une enquête de sécurité après un accident de mer très grave:
- a) impliquant un navire battant son pavillon, quel que soit le lieu de l’accident;
- b) survenant dans sa mer territoriale ou ses eaux intérieures telles que définies dans la CNUDM, quel que soit le pavillon du ou des navires impliqués dans l’accident; ou
- c) touchant d’importants intérêts de l’État membre, quels que soient le lieu de l’accident et le pavillon du ou des navires impliqués.

passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil (JO L 315 du 30.11.2017, p. 61).

²⁶ Règlement (UE) 2017/1130 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2017 définissant les caractéristiques des navires de pêche (JO L 169 du 30.6.2017, p. 1).

2. Dans le cas d'un navire de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, l'autorité responsable des enquêtes effectue une évaluation préalable de l'accident de mer très grave afin de déterminer s'il y a lieu ou non de mener une enquête de sécurité.

Lorsque l'autorité responsable des enquêtes décide de ne pas effectuer d'enquête de sécurité concernant un accident de mer très grave impliquant un navire de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, les motifs de cette décision sont enregistrés et notifiés conformément à l'article 17, paragraphe 3.

3. Dans les décisions visées au paragraphe 2, l'autorité responsable des enquêtes tient compte des éléments de preuve disponibles ainsi que de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité permettent de prévenir de futurs accidents et incidents. Dans le cas de tout autre accident ou incident de mer, l'autorité responsable des enquêtes décide de procéder ou non à une enquête de sécurité.

4. La portée et les modalités pratiques de la conduite d'enquêtes de sécurité sont déterminées par l'autorité responsable des enquêtes de l'État principalement responsable de l'enquête, en collaboration avec les autorités équivalentes des autres États ayant d'importants intérêts en jeu, de la manière qui lui semble la plus adaptée pour atteindre l'objectif de la présente directive et de manière à prévenir des accidents ou incidents futurs.

5. Lorsqu'elle mène des enquêtes de sécurité, l'autorité responsable des enquêtes suit les directives de l'OMI destinées à aider les enquêteurs dans l'application du code pour la conduite des enquêtes sur les accidents. Les enquêteurs peuvent s'écarter de ces directives lorsque, selon leur jugement professionnel, cela est justifié en raison de la nécessité d'atteindre les objectifs de l'enquête. La Commission peut adapter les directives aux fins de la présente directive, en tenant compte de tout enseignement pertinent tiré des enquêtes de sécurité, conformément à la procédure visée à l'article 19.

6. Pour décider si un accident ou un incident de mer survenant à l'accostage, à l'amarrage ou dans un bassin et impliquant des ouvriers à terre ou portuaires, s'est produit "en rapport direct avec l'exploitation d'un navire" et est donc soumis à une enquête de sécurité, une attention particulière est accordée au rôle et à la pertinence de la structure, de l'équipement, des procédures, de l'équipage et de la gestion du navire par rapport à l'activité entreprise.

7. Une enquête de sécurité est ouverte dès que possible après la survenance de l'accident ou de l'incident de mer et, en tout état de cause, dans un délai de deux mois maximum.

8. Si, au cours d'une enquête de sécurité maritime, il apparaît ou il est suspecté qu'une infraction a été commise en vertu des articles 3, 3 bis, 3 ter ou 3 quater de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (1988), l'autorité responsable des enquêtes en informe immédiatement les autorités de sûreté maritime de l'État membre ou des États membres et de tout pays tiers concerné.»;

(6) l'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

Obligation de notification

Un État membre exige, dans le cadre de son système juridique, que les autorités compétentes ou les parties concernées, ou les deux, notifient sans délai à son autorité responsable des enquêtes tous les accidents et incidents qui relèvent de la présente directive.»;

(7) l'article 7 est modifié comme suit:

- (a) au paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La conduite d'enquêtes de sécurité parallèles sur le même accident ou incident de mer est strictement limitée aux cas exceptionnels. Dans de tels cas, les États membres notifient à la Commission les motifs de telles enquêtes parallèles. Les États membres conduisant des enquêtes de sécurité parallèles coopèrent entre eux. En particulier, les autorités responsables des enquêtes concernées échangent toutes les informations pertinentes collectées lors de leurs enquêtes respectives, notamment afin d'élaborer, autant que possible, des conclusions communes.»;

- (b) le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

«1 *bis*. Au cours de l'enquête de sécurité maritime, les États ayant d'importants intérêts en jeu aident, dans la mesure du possible, le ou les États membres menant les enquêtes en matière de sécurité maritime à accéder aux informations pertinentes pour l'enquête de sécurité maritime. L'enquêteur ou les enquêteurs qui effectuent une enquête de sécurité maritime doivent également pouvoir contacter les inspecteurs des services publics, les garde-côtes, les opérateurs de services de trafic maritime, les pilotes et les autres membres du personnel maritime de l'État ayant d'importants intérêts en jeu.»;

- (8) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime

1. Les États membres veillent à ce que les enquêtes de sécurité maritime soient menées sous la responsabilité d'une autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime impartiale et permanente, dotée des compétences nécessaires et de moyens et de ressources financières suffisants, et composée d'enquêteurs dûment qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer pour entreprendre des enquêtes de sécurité maritime sur des accidents et incidents de mer.

Cela n'exclut ni la désignation appropriée d'enquêteurs possédant les compétences spécialisées nécessaires pour participer à une enquête de sécurité maritime à titre temporaire, ni le recours à des consultants pour fournir des avis d'experts sur tout aspect d'une enquête de sécurité maritime.

Afin de mener une enquête de sécurité de manière objective, l'autorité responsable des enquêtes est indépendante, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie dont les intérêts pourraient être incompatibles avec la tâche qui lui est confiée.

Les États membres sans littoral qui n'ont ni navires, ni bateaux battant leur pavillon désignent un service responsable indépendant pour collaborer à l'enquête menée en vertu de l'article 5, paragraphe 1, point c).

2. L'autorité responsable des enquêtes veille à ce que les différents enquêteurs aient des compétences opérationnelles et une expérience pratique dans les domaines ayant trait à leurs fonctions normales d'enquête. L'autorité responsable des enquêtes garantit en outre un accès rapide à l'expertise requise, s'il y a lieu.

3. Les activités confiées à l'autorité responsable des enquêtes peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité maritime, notamment à des fins de

prévention, pour autant que ces activités ne nuisent pas à son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou de normalisation.

4. Les États membres, agissant dans le cadre de leurs systèmes juridiques respectifs, veillent à ce que les enquêteurs travaillant pour leur autorité responsable des enquêtes, ou pour toute autre autorité responsable des enquêtes à laquelle ils ont délégué la conduite de l'enquête de sécurité maritime, en collaboration avec, le cas échéant, les autorités chargées des enquêtes judiciaires reçoivent toute information pertinente pour la conduite de l'enquête de sécurité maritime et soient donc autorisés à:

- (a) accéder à tous les secteurs concernés ou au lieu de l'accident quel qu'il soit, ainsi qu'à tout navire, épave ou structure, y compris la cargaison, les équipements et les débris;
- (b) assurer immédiatement l'établissement de la liste des preuves et assurer la recherche et l'enlèvement contrôlés des épaves, débris ou autres éléments ou matières aux fins d'examen ou d'analyse;
- (c) demander l'examen ou l'analyse des éléments visés au point b) et avoir libre accès aux résultats de ces examens ou analyses;
- (d) consulter librement, copier et utiliser toutes les informations et données enregistrées présentant de l'intérêt, y compris les informations recueillies par le VDR, se rapportant à un navire, à un service de trafic maritime, à un voyage, à une cargaison, à un équipage ou à tout autre objet ou à toute autre personne, situation ou circonstance;
- (e) accéder librement aux résultats de l'examen des corps des victimes ou aux résultats des analyses des prélèvements effectués sur ces corps;
- (f) demander et obtenir le libre accès aux résultats de l'examen des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire ou de toute autre personne concernée, ou à ceux des analyses faites à partir des prélèvements effectués sur ces personnes;
- (g) auditionner les témoins en l'absence de toute personne qui pourrait être considérée comme ayant intérêt à entraver l'enquête de sécurité;
- (h) obtenir les registres des visites et les informations utiles détenues par l'État du pavillon, les armateurs, les sociétés de classification ou toute autre partie concernée, quand ces parties ou leurs représentants sont établis dans l'État membre;
- (i) demander l'aide des autorités compétentes des États concernés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon et de l'État du port, les garde-côtes, les opérateurs des services de trafic maritime, les équipes de recherche et de sauvetage, les pilotes et le personnel d'autres services portuaires ou maritimes.

5. L'autorité responsable des enquêtes est autorisée à agir immédiatement lorsqu'elle est informée d'un accident, quel que soit le moment, et à obtenir des moyens suffisants pour exercer ses fonctions en toute indépendance. Ses enquêteurs ont un statut leur procurant les garanties d'indépendance requises.

6. L'autorité responsable des enquêtes peut combiner les tâches qui lui incombent en vertu de la présente directive avec le travail d'enquête sur des événements autres que des accidents de mer, à la condition que ces enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

7. Au plus tard le [date de transposition], chaque État membre crée, met en œuvre et gère un système de gestion de la qualité pour son autorité responsable des enquêtes. Ce système de

gestion de la qualité est certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables.».

- (9) À l'article 9, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) toutes les dépositions des témoins et autres déclarations, comptes rendus et notes enregistrés ou reçus par l'autorité responsable des enquêtes au cours de l'enquête de sécurité;».
- (10) L'article 10 est modifié comme suit:
- (a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Les États membres établissent, en étroite collaboration avec la Commission, un cadre de coopération permanente autorisant leurs autorités responsables des enquêtes respectives à coopérer entre elles dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif de la présente directive.»;
- (b) le paragraphe 3 est modifié comme suit:
- (c) la phrase introductive et le point a) sont remplacés par le texte suivant:
- «3. À l'intérieur du cadre de coopération permanente, les autorités responsables des enquêtes des États membres conviennent notamment des meilleures manières de coopérer en vue:
- «a) de permettre aux autorités responsables des enquêtes de partager des installations, du matériel et des équipements pour l'examen technique de l'épave et de l'équipement d'un navire et d'autres objets utiles aux enquêtes de sécurité, notamment pour l'extraction et l'analyse d'informations contenues dans les VDR ou d'autres instruments électroniques;»;
- (d) les points h) et i) sont remplacés par le texte suivant:
- «h) de promouvoir la collaboration avec les autorités responsables des enquêtes de pays tiers et avec les organisations internationales chargées des enquêtes sur les accidents de mer dans les domaines relevant de la présente directive;
- i) de communiquer toute information pertinente aux autorités responsables des enquêtes qui mènent des enquêtes de sécurité.».
- (11) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

«Article 14

Rapports sur les accidents

1. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la présente directive donnent lieu à la publication d'un rapport présenté selon un modèle défini par l'autorité responsable des enquêtes compétente et conformément aux sous-parties pertinentes de l'annexe I.
2. Les autorités responsables des enquêtes mettent tout en œuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur maritime, le rapport visé au paragraphe 1, y compris ses conclusions et toute recommandation éventuelle, dans les douze mois suivant le jour de l'accident. S'il est impossible de présenter le rapport final dans ce délai, un rapport intermédiaire est publié dans les douze mois qui suivent la date de l'accident.

3. L'autorité responsable des enquêtes de l'État principalement responsable de l'enquête envoie une copie du rapport final ou du rapport intermédiaire à la Commission. L'autorité responsable des enquêtes tient compte des remarques techniques que la Commission pourrait formuler sur les rapports finaux, en n'affectant pas la substance des conclusions, afin d'améliorer la qualité du rapport de la manière la mieux à même d'atteindre l'objectif de la présente directive.».

(12) L'article 15 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres veillent à ce que les recommandations de sécurité formulées par les autorités responsables des enquêtes soient dûment prises en considération par leurs destinataires et, le cas échéant, fassent l'objet d'un suivi adéquat dans le respect du droit de l'Union et du droit international.»;

(b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. S'il y a lieu, une autorité responsable des enquêtes ou la Commission formule des recommandations de sécurité en se fondant sur une analyse succincte des informations et sur les résultats globaux de toutes les enquêtes de sécurité menées.».

(13) À l'article 16, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sans préjudice de son droit de lancer une alerte précoce, l'autorité responsable des enquêtes d'un État membre, si elle estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau de l'Union pour prévenir d'autres accidents, informe sans tarder la Commission, à n'importe quel stade de l'enquête de sécurité, de la nécessité de lancer une alerte précoce.».

(14) L'article 17 est modifié comme suit:

(a) Le nouveau paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

«2 *bis*. Les États membres notifient à la Commission tous les accidents et incidents de mer en respectant le modèle figurant à l'annexe II. Pour les navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, seuls les rapports sur les accidents de mer très graves sont requis.»;

(b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les autorités responsables des enquêtes des États membres signalent tous les accidents de mer très graves à l'EMCIP. Les États membres peuvent désigner librement l'autorité ou les autorités nationales compétentes pour notifier tous les autres accidents et incidents de mer. Lorsque la Commission a connaissance d'un accident ou incident de mer, elle le signale également à l'EMCIP.»;

(15) le nouvel article 17 *bis* suivant est inséré:

«Article 17 *bis*

Formation et soutien opérationnel

1. La Commission facilite le développement des capacités ainsi que le partage des connaissances au sein des autorités responsables des enquêtes et entre elles en dispensant une formation sur les nouvelles évolutions juridiques et technologiques, les techniques, outils et technologies spécifiques relatifs aux navires, à leurs équipements et à leurs opérations.

2. À la demande des autorités responsables des enquêtes des États membres, et en supposant qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts, la Commission apporte un soutien opérationnel à ces États membres dans la conduite de leurs enquêtes de sécurité. Ce soutien inclut la fourniture d'outils ou d'équipements analytiques spécialisés, ainsi que d'une expertise.».

- (16) L'article 19 est remplacé par le texte suivant:

«Article 19

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 Conseil. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

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

- (17) À l'article 20, le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les modifications du code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents peuvent être exclues du champ d'application de la présente directive en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002.».

- (18) L'article 23 est remplacé par le texte suivant:

«Article 23

Examen de la mise en œuvre

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et le respect de la présente directive au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant à dix ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative].».

- (19) À l'article 24, le paragraphe 3 suivant est ajouté:

«3. Le règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission est abrogé.».

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant à un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative].

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE «AGENCES»

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Mobilité et transports – Maritime

1.3. La proposition porte sur:

- une action nouvelle
- une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire²⁷
- 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 de la modification de la directive 2009/18/CE est d'améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin en contribuant à l'objectif de développement durable 3 (ODD 3) («Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge») et à l'ODD 14 («Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable»).

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

La révision de la directive a pour objectifs spécifiques:

de protéger les navires de pêche, leur équipage et l'environnement. Les petits navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres ne sont pas inclus dans le champ d'application actuel de la directive. Cela signifie que les accidents qui entraînent la perte de vies humaines et la perte de navires pour ce segment de navires ne font pas l'objet d'enquêtes systématiques et harmonisées dans l'ensemble de l'Union européenne;

clarifier les définitions et le texte juridique afin que les autorités d'enquête sur les accidents des États membres enquêtent en temps opportun et de manière harmonisée sur tous les accidents justifiant une enquête;

renforcer la capacité des organismes d'enquête sur les accidents à effectuer (et à rendre compte) des enquêtes sur les accidents en temps opportun, avec compétence et en toute indépendance, y compris en ce qui concerne les carburants et les technologies renouvelables et bas carbone.

²⁷ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

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.

La proposition devrait permettre d'adopter une approche harmonisée des enquêtes de sécurité et d'améliorer ainsi la qualité des enquêtes par une meilleure formation, des enquêtes mieux coordonnées et disposant de ressources plus importantes et le recours à un système de gestion de la qualité par les autorités responsables des enquêtes sur les accidents dans les États membres. Les résultats des enquêtes servent à formuler des recommandations en matière de sécurité susceptibles d'empêcher la répétition des accidents, de sauver des vies et de prévenir la pollution.

La proposition devrait également renforcer la protection des navires de pêche, de leur équipage et de l'environnement en réduisant le nombre de pertes de vies humaines et de blessures.

1.4.4. *Indicateurs de performance*

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

L'efficacité de la proposition de directive, en ce qui concerne l'objectif spécifique n° 1, sera déterminée sur la base du nombre de décès et de blessés très graves, du nombre de navires perdus et du nombre de cas de pollution en mer, mais aussi de leur évolution dans le temps, communiqués par l'intermédiaire de la plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer (EMCIP).

L'efficacité de la proposition de directive, en ce qui concerne l'objectif spécifique n° 2, sera déterminée sur la base des données communiquées par l'intermédiaire de l'EMCIP, des analyses horizontales réalisées par l'AESM et des discussions menées dans le cadre d'ateliers, ainsi que du nombre de procédures d'infraction au cours des prochaines années.

L'efficacité de la proposition de directive, en ce qui concerne l'objectif spécifique n° 3, sera déterminée sur la base de l'analyse horizontale réalisée par l'AESM et des résultats des audits annuels du système de gestion de la qualité qui seront communiqués à la Commission.

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*

L'AESM devra organiser des formations complémentaires relatives aux carburants renouvelables et bas 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'humain, la conduite d'un navire automatisé, l'analyse de la sécurité (pour encourager les États membres à mieux utiliser les données sur les 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-marin téléopéré), 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 (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 sur les accidents de mer très graves (VSMC – very serious marine casualties) 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 autres spécialistes.

D'ici à 2025, deux ETP seront nécessaires pour apporter un soutien opérationnel et analytique dans le cadre des nouvelles tâches de l'AESM.

- 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'action de l'UE garantit des conditions de concurrence équitables pour les armateurs, les ports et entre les États membres. L'harmonisation des enquêtes au niveau de l'UE est essentielle à cet égard. Compte tenu de la dimension internationale du transport maritime et de la nécessité d'une approche coordonnée et harmonisée de la sécurité maritime, l'action de l'UE permettra d'éviter le développement d'un ensemble disparate de mesures nationales potentiellement incompatibles ou peu optimales, avec des exigences et des objectifs différents.

Valeur ajoutée de l'Union escomptée (ex post)

Une intervention au niveau de l'UE a apporté des avantages qui n'auraient pas été possibles au niveau national ou au seul niveau de l'OMI. L'obligation de créer un organisme indépendant d'enquête sur les accidents a été considérée par la majorité des parties prenantes comme la principale valeur ajoutée de la directive et près de la moitié des organismes d'enquête sur les accidents de mer de l'UE ont été créés en réponse à la directive. La directive assure une cohérence entre la législation de l'UE et la réglementation de l'OMI et va au-delà de ce qui est exigé au niveau de l'OMI; elle est une référence mondiale en matière d'harmonisation des rapports d'accidents et d'incidents.

- 1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

À la suite de l'évaluation ex post du REFIT 2018 et du bilan de qualité du transport maritime, les lacunes du cadre d'action actuel liées à des problèmes de ressources, d'effectifs et de compétences ont été qualifiées de problématiques. Les contraintes de ressources limitent certains organismes d'enquête sur les accidents des États membres dans l'exercice correct et en temps utile de leurs responsabilités. Ceci est particulièrement le cas des États membres disposant d'une petite flotte et exerçant une activité de transport maritime limitée, pour lesquels la mise en place d'un organisme permanent d'enquête sur les accidents a été considérée comme une charge disproportionnée. En outre, la capacité des États membres à remplir leurs obligations internationales en tant qu'État du pavillon, État du port ou État côtier dans le cadre des différentes directives est mise à rude épreuve. Les questions de ressources, d'effectifs et de compétences ont été largement considérées comme étant problématiques pour les organismes d'enquête sur les accidents. Le bilan de qualité a permis de formuler un certain nombre de recommandations concernant les enquêtes sur les accidents, notamment une meilleure utilisation des ressources au niveau national et de l'Union, y compris la mise en

commun des ressources en s'appuyant sur le rôle et le soutien de l'AESM et en exploitant les gains d'efficacité liés à la numérisation et au partage d'informations.

Les résultats de l'évaluation ex post figurent dans l'analyse d'impact jointe à cette initiative, comme le résume le tableau 1.

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

La proposition de révision constitue un élément primordial de la communication de la Commission intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente», qui expose la vision de l'UE du système de transport de demain. Dans cette stratégie, la Commission a annoncé qu'elle prévoyait d'engager en 2021 une révision approfondie de la législation existante sur les responsabilités de l'État du pavillon, le contrôle par l'État du port et les enquêtes sur les accidents (dans le cadre de l'initiative phare n° 10 – Renforcer la sûreté et la sécurité des transports).

La proposition de révision créera des synergies avec d'autres éléments du cadre réglementaire de l'UE, notamment la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port et la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon.

La proposition est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel, même si elle nécessite une reprogrammation au sein de la rubrique 1 en ce qui concerne la contribution annuelle à l'AESM [compensation budgétaire par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE Transport (02 03 01)]. L'incidence budgétaire de la proposition actuelle figure déjà dans le budget relatif à la 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, présentée par la Commission.

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est une vue d'ensemble indicative, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

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

L'incidence budgétaire de cette initiative concerne les ressources supplémentaires nécessaires au rôle croissant de l'AESM pour faciliter les enquêtes sur les accidents (c'est-à-dire fournir un soutien analytique hautement spécialisé au cours d'une enquête individuelle, fournir des outils analytiques et du matériel au cours d'une enquête individuelle, partager des connaissances ou organiser des formations sur des techniques/outils spécifiques et de nouvelles évolutions) dans le cadre de la proposition de directive. Il s'agit de nouvelles tâches pour l'AESM qui deviendront permanentes, tandis que les tâches existantes ne diminueront pas ou ne seront que partiellement supprimées. Les besoins supplémentaires en ressources humaines ne peuvent être satisfaits par redéploiement, tandis que les besoins budgétaires supplémentaires seront satisfaits par compensation au moyen des programmes existants gérés par la DG MOVE au titre du cadre financier pluriannuel actuel.

L'augmentation des crédits pour l'AESM sera compensée par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE Transport (02 03 01). L'incidence budgétaire de la proposition actuelle figure déjà dans le budget relatif à la 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, présentée par la Commission.

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est une vue d'ensemble indicative, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

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

durée limitée

- Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [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)²⁸

Gestion directe par la Commission via:

- 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;

- 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 de la proposition de directive sera assurée globalement par les services de la Commission, assistés, le cas échéant, par l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Les États membres seront tenus de transposer les dispositions de la directive dans les délais impartis.

²⁸ 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.

La Commission sera de manière générale responsable de la mise en œuvre de la proposition de directive et devra faire rapport au Parlement européen et au Conseil concernant la mise en œuvre et le respect de la directive par les États membres.

La Commission et/ou l'AESM contrôleront la base de données de l'EMCIP afin de vérifier que les enquêtes sont menées en temps utile et de manière efficace et que les rapports sont téléchargés dans la base de données, y compris en ce qui concerne les navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres pour lesquels des lacunes en matière de données et de sécurité ont été recensées. Les indicateurs qui feront l'objet d'un suivi spécifique à partir de la base de données EMCIP seront le nombre de décès et de blessés très graves, le nombre de navires perdus et le nombre de cas de pollution en mer, de même que leur évolution dans le temps. Tous ces indicateurs seront suivis par type de navire concerné. Le nombre de recommandations en matière de sécurité publiées à la suite des enquêtes et leur suivi seront également surveillés.

L'AESM, au nom de la Commission, effectue également des visites dans les États membres afin de contrôler les opérations sur le terrain.

Les États membres devront disposer d'un système de gestion de la qualité pour certifier que leur organisation, leurs politiques, leurs processus, leurs ressources et leur documentation sont adaptés à la réalisation de leurs objectifs. Ce système devra être certifié et faire l'objet d'un audit annuel. Les organismes d'enquête sur les accidents devront communiquer à la Commission et à l'AESM les résultats des audits annuels effectués par l'organisme agréé afin que l'organisme responsable des enquêtes sur les accidents puisse conserver la certification de son système de gestion de la qualité.

L'AESM continuera à effectuer des analyses horizontales, donnant une indication sur le fonctionnement de la législation et ciblant les lacunes et ce qui peut être fait pour y remédier, et fera rapport à la Commission et aux États membres, notamment au moyen d'échanges menés dans le cadre d'ateliers.

Enfin, dix ans après l'expiration de la période de mise en œuvre de la législation, les services de la Commission doivent procéder à une évaluation pour vérifier dans quelle mesure les objectifs ont été atteints.

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*

La Commission sera de manière générale responsable de la mise en œuvre de la proposition de directive et devra faire rapport au Parlement européen et au Conseil concernant son efficacité et sa mise en œuvre. La Commission sera aidée par l'AESM, le cas échéant, en ce qui concerne les services informatiques et le déploiement des outils informatiques nécessaires pour les rapports, le suivi et les dispositions de vérification de la proposition de directive, de même que pour l'organisation de formations. Les États membres seront tenus de transposer la directive dans leur législation nationale avant la date limite mentionnée dans la directive. Les activités de mise en œuvre seront menées dans le cadre des enquêtes existantes.

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 de manière générale responsable de la mise en œuvre de la proposition de directive et devra faire rapport au Parlement européen et au Conseil en ce qui concerne sa mise en œuvre et son respect par les États membres, l'Agence européenne pour la sécurité maritime sera responsable de l'exécution de ses opérations et de la mise en œuvre de son cadre de contrôle interne. Elle devra mettre en place des outils et des modules informatiques, et assurer des formations, tandis que les États membres seront tenus de mener des enquêtes et d'établir des rapports.

L'AESM est la mieux placée pour effectuer les tâches de rapport et d'évaluation de la conformité, dans la mesure où il s'agira d'un travail technique nécessitant une grande expertise en matière de gestion des données (d'autant plus que l'AESM gère la base de données de l'EMCIP), de même qu'une compréhension approfondie des questions techniques complexes liées aux certificats électroniques et à la formation.

Les États membres sont les mieux placés pour assurer l'application de la proposition de directive, notamment en continuant à mener des enquêtes sur les accidents de mer et en établissant des rapports le cas échéant.

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 surveille 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 surveillance 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 pertinentes et comprend des contrôles spécifiques destinés à prévenir les conflits d'intérêts et à assurer 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)*

Dans le cadre de la proposition de directive, un financement supplémentaire sera accordé uniquement à l'AESM, qui sera tenue de mettre en place des outils et des modules informatiques, et d'assurer des formations.

L'AESM est pleinement 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 attendu de risque d'erreur lors du paiement et de la clôture est semblable à celui lié aux subventions budgétaires accordées à l'Agence.

Les tâches supplémentaires résultant de la proposition de révision 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.

La proposition de directive contient plusieurs dispositions visant précisément à prévenir la fraude et les irrégularités. Les États membres devront disposer d'un système de gestion de la qualité certifiant que leur organisation, leurs politiques, leurs processus, leurs ressources et leur documentation sont adaptés à la réalisation de leurs objectifs. Ce système devra être certifié et faire l'objet d'un audit annuel. Les organismes d'enquête sur les accidents devront communiquer à la Commission et à l'AESM les résultats des audits annuels effectués par l'organisme agréé afin que l'organisme d'enquête sur les accidents puisse conserver la certification de son système de gestion de la qualité.

L'EMSA applique les principes antifraude des agences décentralisées de l'UE, conformément à l'approche de la Commission. L'Agence a adopté en mars 2021 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 qui aborde les questions de la prévention, de la détection et des conditions des enquêtes sur la fraude au niveau de l'Agence. L'AESM adapte et améliore en permanence ses politiques et ses actions afin de promouvoir le plus haut niveau d'intégrité 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 et leurs conséquences. En outre, l'AESM a adopté en 2015 sa politique en matière de conflits d'intérêts pour le conseil d'administration.

L'EMSA 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 ²⁹	de pays AELE ³⁰	de pays candidats et pays candidats potentiels ³¹	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
1	02 10 02	CND	OUI	NON	NON	NON

²⁹ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

³⁰ AELE: Association européenne de libre-échange.

³¹ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

- 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 AÉLE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[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 dépenses

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)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Paiements	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Titre 2:	Engagements	(1a)					
	Paiements	(2a)					
Titre 3:	Engagements	(3 a)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
	Paiements	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
TOTAL des crédits pour l'AESM	Engagements	=1+1a+3a	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Paiements	=2+2a+3b	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est une vue d'ensemble indicative, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

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	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Paiements	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est une vue d'ensemble indicative, sans préjudice du futur accord sur le 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:

Montants en millions d'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 (outputs)																		
	Type ³²	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ³³ ...																			
- 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 à l'agence et des autres recettes de celle-ci (redevances et charges). Le cas échéant, les montants correspondent à la somme de la contribution de l'Union à l'agence et des autres recettes de celle-ci (redevances et charges).

³² 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).

³³ Tel que décrit dans la partie 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 n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre 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 redevances).

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

Agents temporaires (grades AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Agents temporaires (grades AST)					
Agents contractuels					
Experts nationaux détachés					

TOTAL	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est une vue d'ensemble indicative, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

Besoins en personnel (ETP):

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

Agents temporaires (grades AD)	2	2	2	2	2
Agents temporaires (grades AST)					
Agents contractuels					
Experts nationaux détachés					

TOTAL	2	2	2	2	2
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est une vue d'ensemble indicative, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

L'AESM commencera à préparer le recrutement dès que la proposition aura été adoptée. Les coûts sont estimés sur la base de l'hypothèse selon laquelle les 2 ETP sont recrutés au 1^{er} juillet 2025. Par conséquent, seuls 50 % des coûts des ressources humaines sont nécessaires pour la première année.

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

- La proposition/l’initiative n’engendre pas l’utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l’initiative engendre 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)³⁴							
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) ³⁵	- au siège ³⁶						
	- en délégation						
01 01 01 02 (AC, END, INT – recherche indirecte)							
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
TOTAL							

³⁴ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

³⁵ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

³⁶ Essentiellement pour les fonds de la politique de cohésion de l’UE, 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 assignées à l’AESM nécessiteront une reprogrammation de la ligne budgétaire pour la contribution annuelle à l’Agence (02 10 02) au titre du cadre financier pluriannuel actuel. L’augmentation des crédits pour l’AESM sera compensée 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 une vue d’ensemble indicative, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

- La proposition/l’initiative nécessite le recours à l’instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel³⁷.

Expliquez 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 cofinancés								

³⁷ Voir articles 12 et 13 du règlement (UE, Euratom) 2020/2093 du 17 décembre 2020 fixant le cadre financier pluriannuel pour les années 2021 à 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

veuillez 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 ³⁸					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.

³⁸ 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.