



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23.11.2005
COM(2005) 590 final

2005/0240 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE

(présentée par la Commission)

{SEC(2005) 1515}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivations et objectifs de la proposition**

L'objectif général de la proposition de la Commission est d'améliorer la sécurité maritime en prévoyant des lignes directrices claires à l'échelle communautaire concernant l'exécution d'enquêtes techniques et le retour d'expérience après tout événement de mer grave.

Les enseignements tirés après la survenance de catastrophes et l'intervention de commissions d'enquête faisant ressortir les causes les plus marquantes, ont eu un impact décisif sur les progrès de la sécurité maritime.

Or, l'absence d'un dispositif régissant la conduite d'enquêtes techniques adéquates et le retour d'expérience après accident afin d'éviter que les catastrophes ne se renouvellent constitue à ce jour une carence notable dans le domaine de la politique de sécurité maritime de l'Union européenne.

En 2001, la Commission a souligné, dans son Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix", la nécessité croissante de diligenter des enquêtes techniques indépendantes, basées sur l'analyse des circonstances et des causes des accidents ou incidents, dont les résultats seraient orientés vers la prévention des risques et les moyens d'améliorer la législation.

Cette nécessité a également été constatée par le Parlement européen, à la suite des travaux de la commission temporaire sur le renforcement de la sécurité maritime à la suite du naufrage du pétrolier Prestige en 2002 (commission "MARE"). Le Parlement est arrivé à la conclusion que : "Si l'on veut éviter de nouveaux accidents et incidents, il convient que, dans l'Union, on élabore des lignes directrices claires concernant l'exécution d'enquêtes indépendantes sur les accidents et incidents survenus en mer". Le Parlement "estime que cette tâche doit incomber à un organe d'enquête indépendant au niveau des États membres ou, si cela est souhaitable, au niveau européen".

- **Contexte général**

Les situations vécues après les accidents des pétroliers "Erika" et "Prestige" ont montré très nettement les insuffisances de la réglementation internationale et les difficultés que les Etats Membres de l'U.E. doivent affronter pour mener à terme, de façon satisfaisante et dans des délais raisonnables, des enquêtes techniques après des accidents maritimes graves.

Ces insuffisances et difficultés font ressortir un contraste frappant avec la situation dans le secteur du transport aérien, où, depuis 1994, la Communauté européenne dispose de règles garantissant la conduite diligente et systématique d'enquêtes techniques sur les accidents et les incidents pour contribuer à l'amélioration de la sécurité dans l'aviation civile.

Dans le secteur maritime, malgré le fait que les Etats du pavillon sont tenus conformément au droit maritime international de mener des enquêtes techniques après

tout événement de mer grave et de coopérer avec les autres Etats intéressés, il n'y a pas aujourd'hui de dispositif contraignant au niveau international garantissant une mise en œuvre d'office de cette obligation par les Etats du pavillon.

L'organisation maritime internationale (OMI), au terme d'une réflexion de plusieurs années et après plusieurs expériences limitées, a fait adopter, le 27 novembre 1997, une résolution portant sur l'adoption d'un Code pour la conduite des enquêtes après événements de mer. Toutefois, l'application des recommandations du Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes techniques repose sur la bonne volonté des Etats du pavillon impliqués dans les événements de mer. De fait, la contribution de certains Etats du pavillon à l'amélioration de la sécurité maritime par une gestion appropriée du retour d'expérience est faible pour ne pas dire nulle.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

La Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 demande aux États membres de procéder à toute enquête sur les accidents ou incidents de mer impliquant un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse.

Dans le cadre des mesures post-Erika, la Directive 2002/59/CE sur le suivi du trafic maritime demande aux Etats membres de suivre les recommandations du Code pour la conduite des enquêtes après événements de mer de l'OMI. Cette directive porte aussi sur l'utilisation des " boîtes noires maritimes " afin de faciliter les enquêtes après accident.

Finalement, le Règlement (CE) n° 1406/2002 a confié à l'Agence européenne pour la sécurité maritime la tâche de faciliter la coopération entre les États membres et la Commission dans l'élaboration d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents maritimes répondant à des principes convenus au niveau international. Le règlement demande aussi à l'Agence de soutenir les États membres dans les activités relatives aux enquêtes portant sur des accidents maritimes graves, et en procédant à l'analyse des rapports d'enquête déjà établis sur les accidents.

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

La proposition fait partie du 3ème paquet de mesures législatives renforçant la sécurité maritime. Ce paquet fait partie de la priorité " sécurité " de la stratégie politique annuelle de la Commission. La proposition contribuera aussi à la priorité protection de l'environnement en contribuant à prévenir le risque de catastrophes maritimes.

2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

La Commission a procédé en mai 2004 puis en février 2005 à une double série de réunions de consultations des représentants des Etats membres et de l'industrie maritime, sur la base de documents de travail de ses services comportant une liste détaillée de questions sur l'approche à suivre et les dispositions à prévoir à l'égard du

dispositif à mettre en place pour les enquêtes après accident de mer. La Commission a demandé aux participants consultés de lui faire parvenir leurs commentaires détaillés par écrit.

La Commission a par ailleurs collecté, avec le soutien de l'Agence de sécurité maritime, les informations nécessaires en vue d'évaluer l'impact de la proposition. Les principes inspirant la proposition de la Commission ont été examinés lors d'un séminaire technique organisé par l'Agence en février 2005 avec les experts de l'OMI et les administrations maritimes et organismes d'enquête des Etats membres.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Les représentants des Etats membres et de l'industrie maritime ainsi que les divers experts consultés sont pleinement d'accord sur l'importance des enquêtes techniques dans le cadre de la politique de sécurité maritime.

En général toutes les parties consultées s'accordent sur l'importance de la conduite d'enquêtes techniques sur les accidents et les incidents de mer. Ils estiment qu'il y a une réelle nécessité d'harmoniser et de consolider les diverses procédures d'enquêtes techniques dans les Etats membres, tout en prenant comme référence les principes et recommandations de l'OMI. En outre, le dispositif proposé devrait aboutir à un retour d'expérience similaire, au moins, à celui garanti par le dispositif d'application dans le secteur aérien.

• **Obtention et utilisation d'expertise**

Domaines scientifiques / d'expertise concernés

Sécurité maritime, enquêtes techniques après événements de mer

Méthodologie utilisée

Collecte d'avis, examen de l'expertise disponible (Organisation Maritime Internationale, Organismes d'enquête dans les Etats membres et dans les pays tiers) et expérience acquise dans la mise en œuvre du dispositif communautaire pour la réalisation des enquêtes techniques dans le secteur de l'aviation civile.

Principales organisations / principaux experts consultés

Travaux de la commission temporaire du Parlement européen sur le renforcement de la sécurité maritime à la suite du naufrage du pétrolier Prestige en 2002 (conclusions de la commission " MARE ").

Agence européenne pour la sécurité maritime, qui a parmi ses tâches le soutien aux Etats membres dans les activités relatives aux enquêtes portant sur des accidents maritimes graves ; analyse des rapports d'enquête déjà établis sur les accidents.

Groupe d'experts indépendants chargé de conseiller la Commission sur la stratégie en matière d'accidents dans le secteur des transports, créé par la décision de la Commission du 11 juin 2003 (JO L 144 du 12.6.2003).

Synthèse des avis reçus et utilisés

L'existence de risques potentiellement graves et aux conséquences irréversibles a été reconnue et il y a un large consensus sur l'existence de tels risques.

Aujourd'hui, il y a des différences notables dans la Communauté concernant l'exécution d'enquêtes indépendantes après événement de mer. Tandis que certains Etats membres conduisent de façon systématique ce type d'enquêtes dans d'autres les enquêtes sont réalisées de façon superficielle et non- systématique. Enfin, les recommandations de l'OMI à l'égard des enquêtes techniques sont suivies de façon très diverse. L'absence de lignes directrices claires pour un même niveau d'engagement de la part de tous les Etats membres est une carence majeure dans le dispositif de sécurité maritime de l'UE.

Dans le contexte maritime international, le plus préoccupant reste l'incapacité de certains des États du pavillon à conduire directement les enquêtes techniques après des événements de mer. Il apparaît même que ce sont les États, sous le pavillon desquels on constate le plus d'accidents, qui proportionnellement, conduisent le moins d'enquêtes, ou en tout cas, qui en diffusent le moins les résultats et en tirent le moins de conclusions concrètes, sans que cet état de fait n'entraîne de réaction des instances internationales compétentes.

Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

Les résultats de l'expertise sont détaillés dans l'étude d'impact approfondie réalisée par la Commission (voir ci-dessous). Les données et l'expertise collectée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime sont disponibles sur le site Internet de l'Agence (www.emsa.eu.int).

• **Analyse d'impact**

Quatre options alternatives ont été considérées lors de l'examen des moyens d'action possibles:

- (1) le maintien du *statu quo* actuel (« non action »);
- (2) une initiative communautaire non législative encourageant l'application volontaire des recommandations contenues dans le Code de l'OMI par les Etats membres
- (3) une soumission à l'OMI de la part des 25 Etats Membres de l'U.E. pour modifier les conventions internationales afin d'établir l'obligation formelle de conduire des enquêtes techniques après événement de mer et
- (4) l'élaboration des lignes directrices claires à l'échelle communautaire concernant l'exécution d'enquêtes techniques et le retour d'expérience après tout événement de mer grave.

L'analyse de l'impact potentiel de ces options a confirmé que :

- l'option la plus appropriée pour aborder la problématique des enquêtes techniques après événement de mer dans le cadre de la politique de sécurité maritime est le recours à la législation communautaire ;
- l'instrument choisi (cf. une directive établissant les principes fondamentaux que les Etats membres devront suivre pour les enquêtes techniques après événement de mer) devrait être basé, dans la mesure du possible, sur les principes et recommandations du Code de l'OMI. Néanmoins, le dispositif proposé devrait aboutir à un retour d'expérience similaire, au moins, à celui garanti par le dispositif d'application dans le secteur aérien.
- l'action communautaire dans ce domaine est urgente car les enquêtes techniques participent à une politique visant à prévenir l'occurrence de nouvelles catastrophes maritimes dans l'Union européenne.

Cette analyse d'impact est inscrite au Programme législatif et de travail de la Commission ; elle est disponible sur le site Internet de la Commission :

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3) ELEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

• Résumé des mesures proposées

L'objectif général de la proposition (article 1) est d'améliorer la sécurité maritime et de prévenir de futurs sinistres. Comme dans le secteur aérien, l'objectif des enquêtes techniques dans le domaine maritime n'est pas de déterminer et encore moins d'attribuer une quelconque responsabilité civile ou pénale, mais d'établir les circonstances et de rechercher les causes des événements de mer en vue d'en tirer tous les enseignements possibles pour l'amélioration de la sécurité maritime.

La proposition a été établie dans le respect des règles du droit maritime international et suivant les définitions et recommandations du Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer (articles 2 et 3). Elle introduit dans le droit communautaire l'obligation des Etats membres de mener des enquêtes techniques après les accidents maritimes (articles 5 et 6).

La proposition confère un statut aux enquêtes techniques dans le domaine maritime (article 4) en pérennisant ou en créant des organismes spécialisés et en donnant aux enquêteurs techniques des pouvoirs d'investigation auprès des tiers (article 7). Par ailleurs, la proposition contient un dispositif relatif à la coopération entre Etats membres (article 8) et entre les Etats membres et les pays tiers (article 9). Elle vise aussi à assurer la préservation des preuves (articles 10 et 11) et en aménageant les procédures pour préserver, sauvegarder et établir les rapports d'enquête et garantir le retour d'expérience (articles 12, 13, 14 et 15).

Finalement, la proposition tient compte du rôle à jouer dans ce domaine par l'Agence européenne pour la sécurité maritime conformément à ce qui est prévu dans le

règlement (CE) n° 1406/2002.

- **Base juridique**

Article 80(2) du Traité CE

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne touche pas à un domaine relevant de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par l'action des Etats membres pour les raisons suivantes.

Il y a notamment une nécessité d'harmoniser et de consolider au niveau de la Communauté les diverses procédures d'enquêtes techniques dans les Etats membres, de clairement distinguer les enquêtes techniques de sécurité des enquêtes judiciaires, d'accélérer l'accès des enquêteurs au lieu de l'accident, la mise à disposition des pièces à conviction et l'entretien avec les personnes concernées et de garantir l'indépendance des enquêteurs par rapport à l'administration de tutelle.

L'absence des lignes directrices claires concernant l'exécution enquêtes techniques et le retour d'expérience pour prévenir les risques d'accidents maritimes graves au niveau européen est une carence constatée dans le dispositif de sécurité maritime de l'U.E. De même, l'absence d'engagement de la part de tous les Etats membres affecte négativement le niveau de sécurité et l'effort de prévention du risque d'accidents graves de l'U.E. dans son ensemble.

Les objectifs de la proposition peuvent mieux être réalisés par une action de la Communauté pour les raisons suivantes.

Un réseau coordonné impliquant un échange d'informations et permettant, le cas échéant, une action commune pour repérer et prévenir en temps utile le risque de nouvelles catastrophes maritimes, est plus efficace que des dispositifs isolés visant à établir les circonstances et à rechercher les causes des événements de mer en vue d'en tirer les enseignements qu'ils comportent pour l'amélioration de la sécurité maritime.

L'action de la Communauté garantit la conduite systématique enquêtes techniques après événement de mer de la part de tous les Etats membres ayant des intérêts maritimes.

La réalisation de ces enquêtes selon une méthodologie commune répondant à des principes convenus au niveau international garantit la qualité et l'efficacité de l'enquête.

L'existence d'un réseau de coopération des organismes d'enquête dans les Etats membres, garantit la mise en commun du savoir faire, l'assistance technique mutuelle et l'établissement des mécanismes effectifs de retour d'expérience pour prévenir le risque d'accidents similaires au niveau de la Communauté.

Enfin, la mise en place d'un système de base de données et d'échanges des informations techniques représente une valeur ajoutée pour l'action individuelle des Etats membres

pour garantir la sauvegarde de vie humaine en mer et prévenir les conséquences environnementales des accidents maritimes.

Le champ d'action de la proposition se limite à prévoir l'application effective dans la Communauté de l'obligation de conduire des enquêtes après accident selon ce qui est prévu dans le droit maritime international. La proposition prévoit des lignes directrices claires pour la mise en œuvre des recommandations élaborées par l'OMI à cette fin.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes.

La proposition de directive établit les principes fondamentaux régissant la conduite des enquêtes techniques après événement de mer. Il appartient aux Etats membres de prendre les mesures les plus appropriées pour en assurer la mise en œuvre au niveau nationale.

Par ailleurs, la proposition est fondée sur les dispositions figurant dans les conventions maritimes internationales et les recommandations de l'OMI que les Etats membres sont tenus de suivre. La proposition de directive introduit des critères minimaux de qualité pour l'application pratique de ces dispositions et recommandations, tout en laissant aux Etats membres une ample marge de décision. En outre, il s'agit de fournir un cadre de coopération mutuelle et d'assistance technique à l'échelle européenne dont les Etats membres ne disposent pas aujourd'hui.

La proposition n'entraîne pas de charges financières et/ou administratives ni pour les opérateurs économiques ni pour les citoyens. Au niveau des administrations nationales, les Etats membres qui ne disposent pas aujourd'hui des structures nécessaires pour mener des enquêtes concernant les accidents dans le secteur maritime devront réaliser un effort administratif pour la mise en œuvre des moyens nécessaires. Les autorités régionales et locales ne devraient pas être concernées.

En échange, le retour d'expérience des enquêtes techniques contribuera à améliorer la sécurité de la flotte et de l'opération du trafic maritime et réduire ainsi le risque lié à l'occurrence des nouveaux accidents et incidents.

- **Choix des instruments**

Instrument(s) proposé(s): directive.

D'autres instruments n'auraient pas été adéquats pour les raisons suivantes.

L'un des objectifs principaux de la proposition est l'établissement de lignes directrices claires concernant l'exécution d'enquêtes indépendantes sur les accidents et incidents survenus en mer. Une directive permet précisément d'établir les principes généraux de l'action dans le droit communautaire, tout en laissant aux Etats membres une marge de décision aussi grande que possible dans la mise en œuvre des moyens nécessaires.

D'autres mécanismes telles que la coopération volontaire entre Etats membres ou

l'autorégulation (enquêtes techniques réalisées par les opérateurs économiques) ne seraient pas adéquats. En fait, les situations vécues après les accidents des pétroliers " Erika " et " Prestige " ont démontré très nettement les insuffisances de la réglementation internationale et les difficultés que les Etats membres de l'U.E. doivent affronter pour mener à terme, de façon satisfaisante et dans des délais raisonnables, des enquêtes techniques après des accidents maritimes graves.

4) INCIDENCE BUDGETAIRE

La proposition législative n'a pas d'incidence sur les dépenses opérationnelles du budget de la Communauté. Une incidence très limitée sur les dépenses administratives est prévue pour assurer un suivi correct de la mise en œuvre de la Directive.

5) INFORMATION SUPPLEMENTAIRE

- **Retrait de dispositions législatives en vigueur**

L'adoption de la proposition entraînera le retrait de certaines dispositions législatives.

- **Réexamen / révision / clause de suppression automatique**

La proposition comprend une clause de révision.

- **Tableau de correspondance**

Les Etats membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la directive, ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

- **Espace Economique Européen**

Ce projet d'acte relève d'un domaine couvert par l'accord EEE et il y a donc lieu de l'étendre à l'Espace Economique Européen.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de maintenir un niveau de sécurité général élevé dans le secteur des transports maritimes en Europe et tous les efforts doivent être déployés afin de réduire le nombre d'accidents et d'incidents de mer.
- (2) L'organisation diligente d'enquêtes techniques sur les accidents de mer améliore la sécurité maritime, étant donné qu'elle contribue à prévenir la répétition de tels accidents qui entraînent la perte de vies humaines, la perte de navires et la pollution de l'environnement marin.
- (3) Le Parlement européen, dans sa résolution⁵ sur le renforcement de la sécurité maritime, a invité instamment la Commission à présenter une proposition de directive concernant les enquêtes sur les accidents de navigation.

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

⁵ 2003-2235 (INI).

- (4) L'article 2 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS)⁶ établit le droit d'un État côtier d'enquêter sur les causes de tout accident de mer survenant dans sa mer territoriale qui pourrait présenter un risque pour la vie humaine ou pour l'environnement, impliquer ses autorités de recherche et de sauvetage ou affecter d'une autre manière cet État côtier.
- (5) L'article 94 de l'UNCLOS établit que l'État du pavillon ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur certains accidents de mer ou incidents de navigation survenus en haute mer.
- (6) La convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (règle I/21 de la convention SOLAS), la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, établissent les responsabilités incombant à l'État du pavillon en ce qui concerne l'exécution d'enquêtes sur les accidents et la communication des conclusions pertinentes à l'Organisation maritime internationale (OMI).
- (7) Le [projet de] code de mise en œuvre des instruments obligatoires de l'OMI⁷ rappelle l'obligation, pour les États du pavillon, de faire en sorte que les enquêtes sur la sécurité en mer soient menées par des enquêteurs possédant les qualifications appropriées, compétents dans les domaines liés aux accidents et incidents de mer. Le code exige en outre que les États du pavillon soient disposés à mettre des enquêteurs qualifiés à cette fin, à disposition indépendamment du lieu de l'accident ou de l'incident.
- (8) Il convient de tenir compte du code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer adopté en novembre 1997 par la résolution A.849 de l'Assemblée de l'OMI, qui prévoit la mise en œuvre d'une approche commune des enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents de mer, et la coopération entre les États dans l'identification des facteurs contribuant aux accidents et incidents de mer. Il convient également de tenir compte de la circulaire 953 du comité de la sécurité maritime de l'OMI, qui actualise les définitions de termes utilisés dans le code précité, ainsi que des résolutions A.861(20) et MSC.163(78), qui fournissent une définition de l'«enregistreur des données du voyage».
- (9) La directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse⁸ exige que les États membres définissent, dans le cadre de leurs systèmes juridiques internes respectifs, un statut juridique leur permettant, à eux et à tout autre État membre ayant d'importants intérêts en jeu, de participer, de coopérer ou, dans les cas prévus par le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, de procéder à toute enquête sur les accidents ou incidents de mer impliquant un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse.

⁶ Acte final de la troisième conférence des Nations unies sur le droit de la mer 1973-1982, class n° 341.45 L412 1997.

⁷ Version IMO FSI 13/WP.3 du 9 mars 2005.

⁸ JO L 138 du 1.6.1999, p. 1. Directive modifiée par la directive 2002/84/CE (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

- (10) La directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil⁹ exige que les États membres satisfassent aux dispositions du code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer de l'OMI et qu'ils veillent à ce que les conclusions de l'enquête effectuée après un accident soient publiées dans les meilleurs délais après la clôture de celle-ci.
- (11) Il convient que les enquêtes sur les accidents et incidents impliquant des navires de mer ou d'autres navires dans des zones portuaires ou d'autres zones maritimes réglementées soient menées par ou sous le contrôle d'un organisme ou d'une entité indépendant(e), afin d'éviter tout conflit d'intérêt.
- (12) Les États membres devraient veiller à ce que leur droit interne leur permette, à eux et à tout autre État membre ayant d'importants intérêts en jeu, de participer ou de coopérer aux enquêtes sur les accidents sur la base des dispositions du code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer de l'OMI, ou de diriger lesdites enquêtes.
- (13) En vertu de la règle V/20 de la convention SOLAS, les navires à passagers et les autres navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date, doivent être équipés d'enregistreurs des données du voyage (VDR) afin de faciliter les enquêtes sur les accidents. Compte tenu de leur importance dans le cadre de l'élaboration d'une politique de prévention des accidents de navigation, il convient que ces équipements soient systématiquement exigés à bord des navires effectuant des voyages nationaux ou internationaux et faisant escale dans des ports de la Communauté.
- (14) Les données fournies par un système VDR, ainsi que par d'autres dispositifs électroniques, peuvent être utilisées tant rétrospectivement, après un accident ou un incident de mer, pour en étudier les causes, que préventivement, pour acquérir de l'expérience sur les circonstances susceptibles de conduire à de tels événements. Les États membres devraient veiller à ce que les données disponibles de ce type soient correctement utilisées à ces deux fins.
- (15) Les appels de détresse provenant d'un navire ou les informations de toute source selon lesquelles un navire, ou les personnes se trouvant à bord d'un navire ou provenant d'un navire, sont en danger, ou selon lesquelles, en raison d'un événement lié à l'exploitation d'un navire, il existe un risque potentiel grave de dommages pour des personnes, la structure du navire ou l'environnement, devraient donner lieu à une enquête ou à un examen d'un autre type.

⁹ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

- (16) Le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil¹⁰ exige que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «l'Agence») coopère avec les États membres pour mettre au point des solutions techniques et fournir une assistance technique relative à la mise en œuvre de la législation communautaire. Dans le domaine des enquêtes sur les accidents, l'Agence a la tâche spécifique de faciliter la coopération entre les États membres et la Commission dans l'élaboration, compte dûment tenu des différents systèmes juridiques existant dans les États membres, d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents maritimes répondant à des principes convenus au niveau international.
- (17) En vertu du règlement (CE) n° 1406/2002, l'Agence doit faciliter la coopération en soutenant les États membres dans les activités relatives aux enquêtes portant sur des accidents maritimes graves, et en procédant à l'analyse des rapports d'enquête déjà établis sur les accidents.
- (18) Les recommandations en matière de sécurité qui résultent d'une enquête de sécurité sur un accident ou un incident devraient être dûment prises en compte par les États membres.
- (19) Étant donné que le but d'une enquête technique est de prévenir les accidents et incidents de mer à l'avenir, ses conclusions et les recommandations en matière de sécurité ne devraient pas être utilisées pour déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes.
- (20) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir l'amélioration de la sécurité maritime dans la Communauté et, partant, la réduction des risques d'accidents maritimes futurs, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (21) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹¹,

¹⁰ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 724/2004 (JO L 129 du 29.4.2004, p. 1).

¹¹ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive a pour objet d'améliorer la sécurité maritime et, partant, de réduire le risque d'accidents de mer futurs:

- a) en facilitant l'organisation diligente d'enquêtes de sécurité et une analyse correcte des accidents et incidents de mer, et
- b) en assurant la communication précise et en temps opportun des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions d'actions correctives.

Les enquêtes effectuées en vertu de la présente directive n'ont pas pour but de déterminer les responsabilités ni, sauf dans la mesure où cela est nécessaire pour atteindre l'objectif de la directive, d'attribuer les fautes.

Article 2

Champ d'application

- 1. La présente directive s'applique aux accidents et incidents de mer et appels de détresse qui
 - a) impliquent des navires battant pavillon d'un État membre, ou
 - b) surviennent dans des zones où des États membres sont habilités à exercer leur juridiction, ou
 - c) impliquent d'autres intérêts substantiels des États membres.
- 2. La présente directive ne s'applique pas aux accidents et incidents de mer et appels de détresse qui impliquent uniquement:
 - a) des navires de guerre ou destinés au transport de troupes, ou d'autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;
 - b) des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance, sauf s'ils sont ou seront armés en vue du transport à des fins commerciales de plus de 12 passagers;
 - c) des bateaux de navigation intérieure exploités sur des voies navigables intérieures;
 - d) des bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres;
 - e) des unités fixes de forage au large.

Article 3 Définitions

Au sens de la présente directive, on entend par:

1. «SOLAS», la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974), telle qu'elle a été modifiée par ses protocoles de 1978 et de 1988;

«code de l'OMI», le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation maritime internationale, par la résolution A.849 de l'assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, tel qu'il a été modifié.
2. Les termes suivants sont employés conformément aux définitions contenues dans le code de l'OMI:
 - a) «accident de mer»
 - b) «accident très grave»
 - c) «incident de mer»
 - d) «enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer»,
 - e) «État ayant d'importants intérêts en jeu».
3. Les termes «accident grave» et «accident de moindre gravité» sont employés conformément aux définitions actualisées contenues dans la circulaire 953 du comité de la sécurité maritime de l'OMI.
4. Les termes «transbordeur roulier» et «engin à passagers à grande vitesse» sont employés conformément aux définitions contenues dans l'article 2 de la directive 1999/35/CE;
5. Par «État membre responsable de l'enquête à titre principal», on entend un État membre qui doit effectuer une enquête de sécurité, ou dans l'hypothèse où plusieurs États ont d'importants intérêts en jeu, prendre la direction d'une telle enquête conformément à la présente directive.
6. Le terme «enregistreur des données du voyage» (VDR) est employé conformément à la définition figurant dans les résolutions A.861(20) et MSC.163(78) de l'OMI.
7. Par «appel de détresse», on entend un signal lancé par un navire, ou les informations de toute source selon lesquelles un navire, ou les personnes se trouvant à bord d'un navire ou provenant d'un navire, sont en détresse en mer.

8. Par «recommandation en matière de sécurité», on entend toute proposition faite
- a) soit par l'organisme d'enquête de l'État qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer sur la base des informations découlant de cette enquête
 - b) soit le cas échéant, par la Commission sur la base d'une analyse succincte des données.

Article 4 Statut des enquêtes de sécurité

1. Les États membres définissent, conformément à leurs systèmes juridiques internes respectifs, des règles pour la conduite des enquêtes de sécurité sur les accidents ou incidents de mer. Lorsqu'ils définissent ces règles, ils veillent à ce que ces enquêtes:
 - a) soient distinctes des enquêtes pénales ou autres conduites pour déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes; et
 - b) ne soient pas empêchées, suspendues ou retardées du fait de ces autres enquêtes.
2. Les règles que doivent définir les États membres prévoient des dispositions en vue d'autoriser:
 - a) une coopération et une assistance mutuelle dans le cadre des enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents de mer conduites par d'autres États membres, ou la délégation à un autre État membre de la conduite d'une telle enquête conformément aux dispositions de la présente directive, et
 - b) une coordination, en collaboration étroite avec la Commission, des activités de leurs organismes d'enquête respectifs dans la mesure nécessaire pour atteindre les objectifs de la présente directive.

Article 5 Obligation d'enquêter

1. Chaque État membre s'assure que l'organisme d'enquête visé à l'article 8 effectue une enquête après un accident de mer grave ou très grave
 - a) impliquant un navire battant son pavillon, quel que soit le lieu de l'accident, ou
 - b) survenant dans les zones sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction, quel que soit le pavillon du ou des navires impliqués dans l'accident, ou
 - c) touchant d'importants intérêts de l'État membre, quel que soit le lieu de l'accident et le pavillon du ou des navires impliqués.

2. Outre enquêter sur les accidents graves et très graves, l'organisme d'enquête visé à l'article 8, après avoir établi les circonstances de l'accident, décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité dans le cas d'un accident de moindre gravité, d'un incident de mer ou d'un appel de détresse.

Dans sa décision, il tient compte de la gravité de l'accident ou de l'incident, du type de navire et/ou de marchandises impliqué dans l'appel de détresse, et/ou de toute demande des autorités de recherche et de sauvetage.

3. Le champ et les modalités pratiques de conduite des enquêtes de sécurité sont déterminés par l'organisme d'enquête de l'État membre responsable de l'enquête à titre principal, en collaboration avec les organismes équivalents des autres États ayant d'importants intérêts en jeu, de la manière qui lui semble la plus adaptée pour atteindre les objectifs de la présente directive et de manière à prévenir des accidents ou incidents futurs.
4. Les enquêtes de sécurité suivent la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer définie en vertu de l'article 2, point e) du règlement (CE) n° 1406/2002. L'adoption ou la modification de cette méthodologie aux fins de la présente directive doit être décidée conformément à la procédure définie à l'article 18, paragraphe 2.
5. Une enquête de sécurité est ouverte dès que possible après la survenance de l'accident ou de l'incident de mer.

Article 6 Obligation de faire un rapport

Un État membre exige, dans le cadre de son système juridique national, que les autorités compétentes et/ou les parties concernées informent sans délai son organisme d'enquête de tous les accidents, incidents et appels de détresse qui relèvent de la présente directive.

Article 7 Enquêtes de sécurité conjointes

1. Dans les cas d'accidents graves et très graves touchant d'importants intérêts de deux États membres ou plus, les États membres concernés décident rapidement lequel d'entre eux sera responsable de l'enquête à titre principal.

Les États membres évitent d'effectuer des enquêtes de sécurité parallèles pour un même accident ou incident de mer. Ils s'abstiennent de toute mesure qui pourrait compromettre la conduite d'une enquête de sécurité relevant de la présente directive.
2. D'un commun accord, un État membre peut déléguer à un autre État membre la tâche de diriger une enquête sur un accident ou un incident de mer. Il peut inviter un autre État membre à participer à une telle enquête.

3. Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident ou un incident de mer ou dans un appel de détresse, la procédure d'enquête est lancée par l'État membre dans les eaux duquel l'accident ou l'incident est survenu ou, si celui-ci est survenu dans des eaux extraterritoriales, par le dernier État membre visité par le navire.

Cet État reste responsable de l'enquête et de la coordination avec les autres États membres ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'État responsable de l'enquête à titre principal ait été désigné d'un commun accord.

Article 8 Organismes d'enquête

1. Les États membres font en sorte que les enquêtes de sécurité portant sur des accidents ou des incidents de mer soient conduites sous la responsabilité d'un organisme ou d'une instance d'enquête permanent impartial (ci-après désignés « organisme d'enquête ») et par des enquêteurs dûment qualifiés et compétents dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer.

Cet organisme d'enquête est fonctionnellement indépendant, notamment, des autorités nationales compétentes pour les questions de navigabilité, de certification, d'inspection, d'armement, de sécurité de la navigation, de maintenance, de contrôle du trafic maritime, de contrôle par l'État du port, d'exploitation des ports maritimes et, d'une manière générale, de toute autre partie dont les intérêts pourraient être incompatibles avec la tâche qui lui a été confiée.

2. L'organisme d'enquête garantit que les différents enquêteurs ont des compétences opérationnelles et une expérience pratique dans les domaines ayant trait à leur devoir normal d'enquête. L'organisme d'enquête garantit en outre un accès rapide à l'expertise requise, si besoin est.
3. Les activités confiées à l'organisme d'enquête 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'engage sa responsabilité sur des questions réglementaire, administrative ou de normalisation.
4. Les États membres, agissant dans le cadre de leur système juridique respectif et en collaboration avec les autorités chargées des enquêtes judiciaires le cas échéant, exigent que les enquêteurs travaillant pour leur organisme d'enquête, ou pour tout autre organisme d'enquête auquel elle a délégué la conduite de l'enquête, soient autorisés:
 - a) à accéder librement 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) à assurer immédiatement l'établissement de la liste des preuves et à assurer la recherche et l'enlèvement contrôlés des épaves, débris ou autres éléments ou matières aux fins d'examen ou d'analyse;

- c) à demander l'examen ou l'analyse des éléments visés au point b) et à avoir libre accès aux résultats de ces examens ou analyses;
 - d) à accéder librement, à copier et à utiliser toutes les informations et données enregistrées utiles, y compris les informations recueillies par l'enregistreur des données du voyage (VDR), se rapportant à un navire, à un voyage, à une cargaison, à un équipage ou à toute autre personne, objet, situation ou circonstance;
 - e) à accéder librement aux résultats de l'examen des corps des victimes ou aux résultats des analyses des prélèvements effectués sur ces corps;
 - f) à demander et à accéder librement aux résultats de l'examen des personnes, ou des analyses faites sur des prélèvements effectués sur des personnes, intervenant dans l'exploitation d'un navire, ou de toute autre personne concernée;
 - g) à auditionner les témoins en l'absence des personnes qui ont intérêt, selon les enquêteurs, à entraver l'enquête de sécurité;
 - h) à obtenir les registres des visites et les informations utiles détenues par l'État du pavillon, les armateurs, les sociétés de classification et toute autre partie concernée, quand ces parties ou leurs représentants sont établis dans l'État membre;
 - i) à demander l'aide des autorités compétentes des États concernés, notamment les enquêteurs de l'État du pavillon et de l'État du port, les gardes-côtes, les gestionnaires des services d'aide au trafic maritime, les équipes de recherche et de sauvetage, les pilotes et le personnel d'autres services portuaires ou maritimes.
5. L'organisme d'enquête est autorisé à agir immédiatement lorsqu'il est informé 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'organisme d'enquête 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.

Article 9

Non-divulgateion des informations

Les États membres s'assurent que les informations suivantes ne sont pas divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'autorité judiciaire compétente de l'État concerné ne décide que l'intérêt que présente leur diffusion l'emporte sur les conséquences négatives aux niveaux national et international que cette diffusion peut avoir sur l'enquête ou sur toute enquête future:

- a) toutes les auditions de témoins et autres déclarations, comptes rendus et notes enregistrés ou reçus par l'organisme d'enquête au cours de l'enquête de sécurité;
- b) les registres révélant l'identité des personnes ayant fourni des informations probantes dans le cadre de l'enquête de sécurité;
- c) des informations médicales ou d'ordre privé concernant les personnes impliquées dans l'accident ou l'incident.

Article 10

Cadre de coopération permanente

1. Les États membres établissent, en collaboration étroite avec la Commission, un cadre de coopération permanente autorisant leurs organismes d'enquête de sécurité sur les accidents ou incidents de mer respectifs à coopérer entre eux et avec la Commission dans la mesure nécessaire pour atteindre les objectifs de la présente directive.
2. Les règles de fonctionnement du cadre de coopération permanente et les modalités organisationnelles y relatives sont décidées conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2.
3. À l'intérieur du cadre de coopération permanente, les organismes d'enquête des États membres et la Commission conviennent notamment des meilleures manières de coopérer en vue de:
 - a) partager des installations, du matériel et des équipements pour l'examen technique des débris et de l'équipement d'un navire et d'autres objets utiles pour l'enquête de sécurité, notamment pour l'extraction et l'analyse d'informations contenues dans des enregistreurs des données du voyage et d'autres instruments électroniques;
 - b) se fournir mutuellement l'assistance ou l'expertise technique nécessaires à l'exécution de tâches spécifiques;
 - c) obtenir et partager des informations utiles pour l'analyse des données de l'accident et formuler des recommandations appropriées en matière de sécurité au niveau communautaire;
 - d) définir des principes communs pour l'application des recommandations en matière de sécurité et pour l'adaptation des méthodes d'investigation au progrès scientifique et technique;
 - e) définir des règles de confidentialité pour le partage des dépositions de témoins et le traitement des données;
 - f) organiser s'il y a lieu des actions de formation appropriées pour certains enquêteurs;

- g) promouvoir la collaboration avec les organismes d'enquête de pays tiers et avec les organisations internationales chargées des enquêtes sur les accidents maritimes dans les domaines couverts par la présente directive.
4. Tout État membre dont un navire a utilisé ou aurait en principe utilisé les installations ou services avant un accident ou un incident et qui détient des informations utiles pour l'enquête communique les informations à l'organisme compétent qui conduit l'enquête.

Article 11

Coûts

Les États membres mettent tout en œuvre pour éviter de faire payer la fourniture d'une assistance demandée par d'autres États membres aux fins de l'exécution d'enquêtes de sécurité relevant de la présente directive.

Article 12

Coopération avec des pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu

1. Les États membres coopèrent, dans toute la mesure du possible, avec des pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu dans le cadre des enquêtes sur les accidents de mer.
2. Les pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu sont, d'un commun accord, autorisés à participer à une enquête de sécurité conduite par un État membre dans les conditions prévues par la présente directive, à n'importe quel stade de l'enquête.
3. La coopération d'un État membre à une enquête effectuée par un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu est sans préjudice de l'obligation de conduire des enquêtes de sécurité sur des accidents ou incidents de mer et d'établir un rapport, au titre de la présente directive.

Article 13

Protection des preuves

Les États membres adoptent des dispositions en vue de garantir que les parties impliquées dans des accidents, incidents ou appels de détresse relevant de la présente directive font tout ce qui est en leur pouvoir pour:

- a) sauvegarder toutes les informations provenant de cartes marines, journaux de bord, enregistrements électroniques et magnétiques et bandes vidéo, c'est-à-dire les informations recueillies par les enregistreurs des données du voyage et autres appareils électroniques, portant sur la période antérieure, concomitante et postérieure à l'accident;
- b) empêcher que ces informations soient écrasées ou altérées d'une autre manière;
- c) empêcher toute interférence avec tout autre matériel qui pourrait raisonnablement être jugé utile à l'enquête relative à l'accident;

- d) agir promptement pour recueillir et conserver tout élément de preuve aux fins des enquêtes de sécurité sur les accidents ou incidents de mer.

Article 14

Rapports sur les accidents et incidents

1. Les enquêtes de sécurité sur les accidents ou incidents de mer effectuées en vertu de la présente directive donnent lieu à la publication d'un rapport présenté conformément aux lignes directrices énoncées dans l'annexe I.
2. Les organismes d'enquête mettent tout en œuvre pour publier un rapport dans les douze mois suivant le jour de l'accident ou de l'incident. S'il est impossible de présenter le rapport final pendant cette période, un rapport intermédiaire est publié dans les douze mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident.
3. L'organisme d'enquête de l'État membre responsable de l'enquête à titre principal envoie une copie du rapport final ou du rapport intermédiaire à la Commission. Il tient compte des éventuelles remarques de la Commission visant à améliorer la qualité du rapport de la manière la plus adaptée pour atteindre les objectifs de la présente directive.

Article 15

Recommandations en matière de sécurité

1. Les États membres veillent à ce que les recommandations en matière de sécurité formulées par les organismes d'enquête soient dûment prises en considération par leurs destinataires et, le cas échéant, mises en application dans le respect du droit communautaire et du droit international.
2. S'il y a lieu, un organisme d'enquête ou la Commission formule des recommandations en matière de sécurité en se basant sur une analyse succincte des données.
3. Une recommandation en matière de sécurité ou une recommandation intermédiaire n'attribue en aucun cas une faute ou ne détermine une responsabilité en rapport avec un accident.

Article 16

Système d'alerte précoce

Si un organisme d'enquête d'un État membre estime, à n'importe quel stade d'une enquête sur un accident ou un incident de mer, que des mesures urgentes doivent être prises au niveau communautaire pour prévenir d'autres accidents, il informe sans tarder la Commission de la nécessité de lancer une alerte précoce.

La Commission examine immédiatement la question et, si besoin est, lance un message d'alerte à l'attention des autorités compétentes de tous les autres États membres, du secteur des transports maritimes et de toute autre partie intéressée.

Article 17

Base de données européenne sur les accidents de mer

1. Les données sur les accidents et incidents de mer sont stockées et analysées dans une base de données électronique européenne créée par la Commission, appelée plateforme d'information européenne sur les accidents de mer (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP).
2. Les États membres indiquent à la Commission les autorités qui seront autorisées à consulter la base de données.
3. Les organismes d'enquête des États membres informent la Commission des accidents et incidents de mer en respectant le modèle figurant dans l'annexe II. Ils communiquent aussi à la Commission les données recueillies dans le cadre des enquêtes de sécurité sur des accidents ou des incidents de mer conformément au schéma de la base de données EMCIP.
4. La Commission informe les organismes d'enquête des États membres des prescriptions et calendriers relatifs aux procédures de notification et d'établissement des rapports.

Article 18

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 l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil¹².
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à deux mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 19

Compétences en matière de modification

La Commission est autorisée à actualiser les définitions figurant dans la présente directive, ainsi que les références faites aux actes communautaires et aux instruments de l'OMI, conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2, afin de les aligner sur les mesures prises par la Communauté ou par l'OMI qui sont entrées en vigueur, dans le respect des limites de la présente directive.

Selon la même procédure, la Commission est également habilitée à modifier les annexes.

¹² JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

Article 20

Mesures complémentaires

Aucune disposition de la présente directive n'interdit à un État membre de prendre des mesures complémentaires en matière de sécurité maritime qui ne seraient pas prévues par la présente directive, pour autant que ces mesures n'enfreignent pas les dispositions de la présente directive ni ne nuisent d'une façon ou d'une autre à sa mise en œuvre.

Article 21

Sanctions

Les États membres définissent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer qu'elles soient appliquées. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 22

Modifications d'actes en vigueur

1. L'article 12 de la directive 1999/35/CE est supprimé.
2. L'article 11 de la directive 2002/59/CE est supprimé.

Article 23

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [...]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

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 24

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 25
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le Président
[...]

Par le Conseil
Le Président
[...]

ANNEXE I

Modèle et contenu des rapports d'enquête de sécurité

Avant-propos

Cette partie détermine l'objectif unique de l'enquête de sécurité, indique qu'une recommandation en matière de sécurité ne doit en aucun cas faire naître une présomption de responsabilité ou de faute et précise que le rapport n'a pas été rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

(Le rapport ne devrait faire référence à aucun témoignage, ni faire aucun lien entre une personne citée dans le rapport et une personne ayant apporté des preuves au cours de l'enquête).

1. Résumé

Cette partie expose les faits essentiels concernant l'accident ou l'incident de mer: quoi, quand, où et comment l'accident a eu lieu; elle indique également si l'accident a causé des pertes en vies humaines, des blessures, des dommages au navire, à la cargaison, à des tiers ou à l'environnement.

2. Informations factuelles

Cette partie comprend plusieurs sous-parties distinctes qui fournissent suffisamment d'informations, considérées comme factuelles par l'organisme d'enquête, pour remplir tous les champs pertinents de la base de données européenne sur les accidents de mer, étayer l'analyse et faciliter la compréhension.

Ces sous-parties comprennent au moins les informations suivantes:

2.1 Description du navire

- Pavillon/registre d'immatriculation;
- Identification;
- Principales caractéristiques;
- Propriété et gestion;
- Détails de construction;
- Effectifs minimaux de sécurité;
- Cargaison autorisée.

2.2 Renseignements concernant le voyage

- Ports d'escale;
- Type de voyage;

- Informations sur la cargaison;
- Équipage.

2.3 Informations concernant l'accident ou l'incident de mer

- Type d'accident ou d'incident de mer;
- Date et heure;
- Position et lieu de l'accident ou de l'incident de mer;
- Environnement externe et interne;
- Exploitation du navire et partie du voyage;
- Capacité à bord;
- Données relatives aux facteurs humains;
- Conséquences (pour les personnes, le navire, la cargaison, l'environnement et autre).

2.4 Intervention de l'autorité compétente à terre et mesures d'urgence

- Qui est intervenu;
- Moyens mis en œuvre;
- Vitesse de réaction;
- Mesures prises;
- Résultats obtenus.

Outre les renseignements requis et d'autres informations générales, cette partie du rapport fournit les résultats de tous les examens ou analyses utiles et présente toute mesure en matière de sécurité qui aurait déjà été adoptée pour prévenir des accidents de mer futurs.

3. Exposé

Cette partie reconstitue l'accident ou l'incident de mer en présentant la chronologie des événements qui se sont déroulés avant, pendant et après l'accident ou l'incident et le rôle joué par chaque élément (personne, matériel, environnement, équipement ou agent externe). La période couverte par l'exposé dépend du moment où se sont produits les événements accidentels particuliers qui ont directement contribué à la survenance de l'accident ou de l'incident de mer.

4. Analyse

Cette partie comprend plusieurs sous-parties distinctes et fournit une analyse de chaque événement lié à l'accident, assortie de commentaires portant sur les résultats de tout examen ou analyse pertinent effectué au cours de l'enquête et sur toute mesure en matière de sécurité qui aurait déjà été adoptée pour prévenir de futurs accident de mer.

Ces sous-parties devraient notamment porter sur les aspects suivants:

- Contexte de l'évènement accidentel;
- Erreurs humaines et omissions, événements faisant intervenir des matières dangereuses, facteurs environnementaux, défaillances des équipements et facteurs externes;
- Facteurs contributifs faisant intervenir des fonctions liées à une personne, des opérations à bord, la gestion à terre ou un élément réglementaire.

L'analyse et les commentaires servent à élaborer des conclusions logiques qui exposent tous les facteurs contributifs, notamment ceux comportant des risques et pour lesquels les moyens de protection visant à prévenir un accident ou à en supprimer ou en atténuer les conséquences sont jugés inefficaces ou inexistantes.

5. Conclusions

Cette partie récapitule les facteurs contributifs établis et les moyens de protection manquants ou inadaptés (matériels, fonctionnels, symboliques ou de procédure) concernant lesquels il conviendrait de prendre des mesures de sécurité en vue de prévenir des accidents de mer futurs.

6. Recommandations en matière de sécurité

Cette partie du rapport comporte éventuellement des recommandations en matière de sécurité reposant sur l'analyse et les conclusions et portant sur des domaines particuliers, comme la législation, la conception, les procédures, l'inspection, la gestion, la santé et la sécurité au travail, la formation, les travaux de réparation, la maintenance, l'assistance à terre et les mesures d'urgence.

Les recommandations en matière de sécurité s'adressent aux personnes les mieux placées pour les appliquer, à savoir les armateurs, les gestionnaires, les organismes agréés, les autorités maritimes, les services de gestion du trafic maritime, les organismes d'intervention d'urgence, les organisations maritimes internationales et les institutions européennes, dans le but de prévenir des accidents maritimes futurs.

Cette partie présente également les recommandations intermédiaires en matière de sécurité qui ont pu être formulées au cours de l'enquête de sécurité.

7. Annexes

La liste de renseignements suivante, non exhaustive, est éventuellement jointe au rapport sous forme papier ou électronique:

- photographies, images vidéo, enregistrements audio, cartes marines, plans;
- normes applicables;
- termes techniques et abréviations utilisés;
- études de sécurité spécifiques;
- informations diverses.

ANNEXE II

DONNÉES À FOURNIR SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE MER

(Partie de la plateforme d'information européenne sur les accidents de mer)

01. État membre responsable/personne de contact
02. État membre chargé de l'enquête
03. Rôle de l'État membre
04. État côtier concerné
05. Nombre d'États ayant d'importants intérêts en jeu
06. États ayant d'importants intérêts en jeu
07. Organisme notifiant
08. Heure de la notification
09. Date de la notification
10. Nom du navire
11. Numéros OMI/lettres distinctives
12. Pavillon du navire
13. Type d'accident ou d'incident de mer
14. Type de navire
15. Date de l'accident ou de l'incident de mer
16. Heure de l'accident ou de l'incident de mer
17. Position - latitude
18. Position - longitude
19. Lieu de l'accident ou de l'incident de mer
20. Port de départ
21. Port de destination
22. Dispositif de séparation du trafic
23. Partie du voyage
24. Exploitation du navire

25. Capacité à bord
26. Pertes en vies humaines:
- Équipage
 - Passagers
 - Autres
27. Blessures graves:
- Équipage
 - Passagers
 - Autres
28. Pollution
29. Dommages au navire
30. Dommages à la cargaison
31. Autres dommages
32. Description succincte de l'accident ou de l'incident de mer

Remarque: Les numéros soulignés indiquent qu'il convient de fournir des données pour chaque navire lorsque plusieurs navires sont impliqués dans l'accident ou l'incident de mer.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION :

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE.

2. CADRE ABM / EBA (gestion/établissement du budget par activités)

Domaine politique : Energie et Transports

Activités : Transport Maritime et Fluvial, inter modalité.

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1 Lignes budgétaires (lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA), y compris leurs intitulées : Sans objet

3.2 Durée de l'action et de l'incidence financière : sans objet

3.3 Caractéristiques budgétaires (ajouter des lignes le cas échéant): sans objet

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
	DO/DNO	CD ¹ / CND ²	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N° [...]
	DO/DNO	CD/CN D	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N° [...]

¹ Crédits dissociés.

² Crédits non dissociés

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1 Ressources financières

4.1.1 Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et ex. suiv.	Total
----------------------	---------------	--	------------	-------	-------	-------	-------	------------------------	-------

Dépenses opérationnelles³

Crédits d'engagement (CE)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	néant
Crédits de paiement (CP)		b	0	0	0	0	0	0	néant

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence⁴

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	néant
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	-------

MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a+c	0	0	0	0	0	0	Néant
Crédits de paiement		b+c	0	0	0	0	0	0	Néant

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence⁵

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Total indicatif du coût de l'action

TOTAL CE y compris coût des ressources humaines		a+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
TOTAL CP y compris coût des ressources humaines		b+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

³ Dépenses ne relevant pas du Chapitre xx 01 du Titre xx concerné.

⁴ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du Titre xx.

⁵ Dépenses relevant du Chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

Détail du cofinancement

La proposition législative ne prévoit pas un cofinancement de la part des Etats membres

Millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et suiv.	Total
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL CE avec cofinancement	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2 Compatibilité avec la programmation financière

- ☒ Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- ☐ Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- ☐ Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel⁶ (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3 Incidence financière sur les recettes

- ☒ Proposition sans incidence financière sur les recettes
- ☐ Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

Note: toutes les précisions et observations relatives à la méthode de calcul de l'effet sur les recettes doivent figurer dans une annexe séparée.

Millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant action [Année n-1]	Situation après l'action					
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Recettes en termes absolus		0	0	0	0	0	0
	b) Modification des recettes	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

⁷ Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

- 4.2 Ressources humaines FTE (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détail sous le point 8.2.1

(Gestion par le personnel existant).

Besoins annuels	Année n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et suiv.
Total des effectifs de ressources humaines	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

- 5.1 Réalisation nécessaire à court ou à long terme

La proposition législative vise l'adoption d'une directive établissant les principes fondamentaux que les Etats membres devront suivre pour les enquêtes techniques après événement de mer.

Les actions envisagées seront mises en œuvre par les Administrations des Etats membres, en particulier par les services chargés des affaires maritimes et des enquêtes techniques après événements de mer.

- 5.2 Valeur ajoutée de l'implication communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergie éventuelle

Le dispositif proposé permettra, en particulier, d'identifier, en temps utile, les enseignements qui peuvent faire l'objet de recommandations au niveau de la Communauté afin de prévenir de futurs sinistres du même type et de réduire ou d'éliminer les risques liés au transport maritime auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement des Etats membres.

La valeur ajoutée apparaîtra sous la forme d'une amélioration du niveau général de la sécurité maritime. Il n'y a pas d'implications prévisibles pour tout instrument financier.

- 5.3 Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le cadre de la gestion par activités (ABM)

L'objectif général de la proposition de la Commission est d'améliorer la sécurité maritime en prévoyant des lignes directrices claires à l'échelle communautaire concernant l'exécution d'enquêtes techniques après événement de mer. Les difficultés rencontrées lors de la conduite des enquêtes sur les naufrages des pétroliers "Erika" et "Prestige" ont montré la nécessité d'une action communautaire supplémentaire dans ce domaine.

Dans le respect des règles du droit maritime international et des droits et obligations des Etats membres, la proposition de directive contient les mesures strictement nécessaires pour garantir au niveau de l'Union Européenne la conduite diligente des enquêtes techniques

après événements de mer ayant causé ou menacé de causer un grave préjudice aux personnes, les biens et l'environnement des Etats membres.

Le recours à la législation communautaire constitue un gage pour garantir l'application efficace, au niveau Communautaire, des principes convenus au niveau international et soutenir ainsi les États membres, soit en tant qu'Etats du pavillon, soit en tant qu'Etats intéressés, dans les activités relatives aux enquêtes portant sur des accidents maritimes graves.

5.4 Modalités de mise en œuvre (indicatives)

Indiquer ci-dessous la(les) modalité(s)⁸ de mise en œuvre choisie(s).

☐ **Gestion centralisée**

☒ Directement par la Commission

☐ Indirectement par délégation à:

☐ des agences exécutives,

☐ des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,

☐ des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

☐ **Gestion partagée ou décentralisée**

☐ avec des Etats membres

☐ avec des pays tiers

☐ **Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)**

Remarques:

Sans objet.

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

Le projet de directive contienne une disposition requérant la communication par les Etats membres à la Commission des mesures nationales d'exécution (MNE) à adopter en vue de transposer les directives en droit national.

La non communication de ces MNE (ainsi que une communication partielle) déclenche automatiquement le lancement des procédures d'infraction conformément à l'article 226 du Traité.

Suivi des activités des organismes enquête et des Administrations maritimes des Etats membres par l'agence de sécurité maritime.

6.1 Évaluation :

⁸ Si plusieurs modalités sont indiquées, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques» du présent point.

6.1.1 Évaluation ex-ante

La Commission a procédé en mai 2004 puis en février 2005 à une double série de réunions de consultations des représentants des Etats membres et de l'industrie maritime, sur la base de documents de travail de ses services comportant une liste détaillée de questions sur l'approche à suivre et les dispositions à prévoir à l'égard du dispositif à mettre en place pour les enquêtes après accident de mer. La Commission a demandé aux participants consultés de lui faire parvenir leurs commentaires détaillés par écrit.

La Commission a par ailleurs collecté, avec le soutien de l'Agence de sécurité maritime, les informations nécessaires en vue d'évaluer l'impact de la proposition. Les principes inspirant la proposition de la Commission ont été examinés lors d'un séminaire technique organisé par l'Agence en février 2005 avec les experts de l'OMI et les administrations maritimes et organismes d'enquête des Etats membres.

Finalement, dans la préparation du projet de directive, la Commission a reçu le conseil du Groupe d'experts indépendants chargé de conseiller la Commission sur la stratégie en matière d'accidents dans le secteur des transports.

Le résultat des consultations et des études d'impact effectuées a confirmé que

- l'option la plus appropriée pour aborder la problématique des enquêtes techniques après événement de mer dans le cadre de la politique de sécurité maritime est le recours à la législation communautaire;
- l'instrument choisi (cf. une directive établissant les principes fondamentaux que les Etats membres devront suivre pour les enquêtes techniques après événement de mer) devrait être basé, dans la mesure du possible, sur les principes et recommandations du Code de l'OMI. Néanmoins, le dispositif proposé devrait aboutir à un retour d'expérience similaire, au moins, à celui garanti par le dispositif d'application dans le secteur aérien;
- l'action communautaire dans ce domaine est urgente car les enquêtes techniques participent d'une politique visant à prévenir l'occurrence de nouvelles catastrophes maritimes dans l'Union européenne.

6.1.2 Mesures prises suite à une évaluation intermédiaire/ex-post (leçons tirées des expériences antérieures similaires).

Sans objet.

6.1.3 Conditions et fréquence des évaluations futures

Sans objet.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Sans objet

8. DETAIL DES RESSOURCES

8.1 Objectifs de la proposition en termes de coûts : **sans objet**

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

(Indiquer intitulés objectifs, actions et réalisations / outputs)	les des des réalisations / outputs	Type de réalisation / output	Coût moyen	Année n		Année n+1		Année n+2		Année n+3		Année n+4		Année n+5 et suiv.		TOTAL	
				Nbre de réalisations / outputs	Coût total	Nbre de réalisations / outputs	Coût total	Nbre de réalisations / outputs	Coût total	Nbre de réalisations / outputs	Coût total	Nbre de réalisations / outputs	Coût total	Nbre de réalisations / outputs	Coût total	Nbre de réalisations / outputs	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL n°1 ⁹ ...																	
Action 1.....																	
- Réalisation 1																	
- Réalisation 2																	
Action 2.....																	
- Réalisation 1																	
Sous-total Objectif 1																	
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N°2...																	
Action 1.....																	
- Réalisation 1																	
Sous-total Objectif 2																	
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° n																	
Sous-total Objectif n																	
COÛT TOTAL																	

⁹ Tel que décrit dans la partie 5.3.

8.2 Dépenses administratives

8.2.1 Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires (nombre de postes/FTE)					
		Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personnel financé ¹¹ par art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Autres effectifs financés ¹² par art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTAL		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 Description des tâches découlant de l'action : tâches

La directive établissant les principes pour la conduite des enquêtes techniques après accidents dans le transport maritimes élargie la compétence Communautaire dans le domaine de la sécurité maritime. Un renforcement des ressources humaines – estimé à ½ fonctionnaire A – est nécessaire pour assurer un suivi correct de la mise en œuvre de la Directive.

8.2.3 Origine des ressources humaines (statutaires)

- ☐ Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- ☐ Postes pré alloués dans le cadre de l'exercice de APS/APB pour l'année n
- ☐ Postes à demander lors de la prochaine procédure de APS/APB
- ☒ Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- ☐ Postes nécessaires pour l'année n mais non prévus dans l'exercice de APS/APB de l'exercice concerné

¹⁰ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

¹¹ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

¹² Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4 Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence
(XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
1. Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel afférents)							0
Agences exécutives ¹³							0
Autre assistance technique et administrative							0
- intra muros							0
- extra muros							0
Total assistance technique et administrative							0

8.2.5 Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Type de ressources humaines	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Personnel financé par art. XX 01 02 (auxiliaires, END, personnel intérimaire, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

$$(108\ 000\ € * 0.5 = 54\ 000\ €)$$

Calcul - *Personnel financé par article XX 01 02*

Sans objet

¹³ Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

8.2.6 Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence

millions d'euros (à la 3ème décimale)

	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Comités ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 - Études et consultations	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Systèmes d'information	0	0	0	0	0	0	0
2. Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0	0
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0	0	0	0	0	0	0

*sans impact sur le budget actuel des missions

Calcul - *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

Sans objet

¹⁴ Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.