

# Établissement des principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2023/0164(COD) - 01/06/2023 - Document de base législatif

**OBJECTIF** : modifier la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes.

**ACTE PROPOSÉ** : Règlement du Parlement européen et du Conseil

**RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN** : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

**CONTEXTE** : la directive 2009/18/CE 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.

Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2009/18/CE, l'environnement réglementaire international a été modifié et la technologie a évolué. 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 la mise en œuvre de la directive.

La Commission a réalisé en 2018 une évaluation ex post et un bilan de qualité du transport maritime. 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. 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.

**CONTENU** : les principaux éléments de la proposition de révision de la directive 2009/18/CE sont les suivants:

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

Il est proposé de mettre à jour un certain nombre de définitions et de références à la législation de l'UE et aux règlements de l'Organisation maritime internationale (OMI) en la matière dans un souci de clarté et de cohérence.

## *Objet et champ d'application*

Le champ d'application de la directive serait partiellement étendu à tous les navires de pêche, **y compris ceux d'une longueur inférieure à 15 mètres**. 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.

### ***Définitions***

La proposition contient une mise à jour d'un certain nombre de définitions qui ont posé problème ou qui renvoient à une législation de l'Union obsolète. 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. 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***

La proposition 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, serait 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.

Il est prévu que les États membres doivent mettre en place un système de gestion de la qualité pour leur autorité d'enquête de sécurité maritime.

### ***Base de données européenne sur les accidents de mer***

Deux modifications ont été apportées en ce qui concerne les obligations de déclaration des États membres en ce qui concerne la plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer (EMCIP): 1) 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; 2) 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.

En outre, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et la Commission devraient pouvoir introduire des données dans la base de données de l'EMCIP.

### ***Soutien et formation assurés par l'AESM***

La proposition 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. 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;

- fournir ou prêter aux autorités responsables des enquêtes des outils et des équipements spécialisé;
- 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;
- 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.

### ***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.