Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2005/0240(COD) - 25/04/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Jaromir **KOHLICEK** (GUE/NGL, CZ) en 1ère lecture de la procédure de codécision, le Parlement européen a approuvé, sous réserve d'amendements, la proposition de directive relative aux enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes (3ème paquet maritime).

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- les députés se sont prononcés en faveur d'une meilleure différenciation entre enquêtes techniques et pénales. Selon eux, les enquêtes ne peuvent déboucher sur des résultats optimaux que s'il est fait une distinction stricte entre une enquête indépendante visant à améliorer la sécurité dans le secteur maritime ou cette proposition, d'une part, et la détermination des responsabilités, d'autre part ;

- les députés soulignent également la nécessité de mettre en place des corps d'inspection permanents strictement indépendants. Les États membres devront faire en sorte que les enquêtes de sécurité portant sur des accidents ou des incidents de mer soient conduites sous la responsabilité d'un organisme d'enquête qui doit être doté durablement des compétences nécessaires pour prendre des décisions et composé d'enquêteurs dûment qualifiés et compétents dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer ;

- par ailleurs, une meilleure coopération entre les États membres est souhaitée. Selon les députés, la directive doit permettre le recours à des mesures correctrices qui ne sont possibles qu'à travers l'analyse des différentes enquêtes. Ainsi, par « recommandation en matière de sécurité », il faut entendre également toute proposition faite par la Commission, assistée de l'Agence, sur la base d'une analyse succincte des données et des résultats des enquêtes menées ;

- l'Agence devra, au vu des résultats des analyses des rapports d'enquête déjà établis sur les accidents, intégrer dans la méthodologie commune les éléments qui peuvent présenter un intérêt pour la prévention de nouvelles catastrophes et l'amélioration de la sécurité maritime dans l'Union européenne ;

- les personnes qui témoignent dans des enquêtes techniques sur des accidents doivent avoir la garantie qu'elles ne seront pas poursuivies sur la base de leur témoignage. Les États membres devront veiller à ce que dans le contexte des enquêtes, les témoins soient protégés contre la communication à des autorités de pays tiers des déclarations qu'ils font ou d'autres informations qu'ils fournissent en sorte d'empêcher que ces déclarations ou informations ne soient utilisées dans des enquêtes pénales dans les pays en question ;

- une enquête de sécurité devrait être 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 au plus ;

- un amendement vise à offrir une solution éventuelle en cas de conflit quant à la détermination de l'État responsable de l'enquête à titre principal, dans les cas d'accidents graves et très graves touchant d' importants intérêts de deux États membres ou plus ;

- tous les trois ans, la Commission devra informer le Parlement européen en lui présentant un rapport qui fait état tant du degré d'application et de respect des dispositions de la directive que des progrès jugés nécessaires à la lumière des recommandations figurant dans les rapports ;

- enfin, les directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime contrecarrent le danger d'une criminalisation des capitaines et des équipages. Elles peuvent renforcer leur confiance dans les méthodes d'enquête et devraient être appliquées par les État membres.