




Informations de base	
2005/0240(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes Modification Directive 1999/35/EC 1998/0064(SYN) Modification Directive 2002/59/EC 2000/0325(COD) Modification 2023/0164(COD) Subject 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.70.10 Catastrophes d'origine humaine, pollution et accidents industriels	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)
	<div>CODE</div> Délégation PE au comité de conciliation		KOHLÍČEK Jaromír (GUE /NGL)
	Commission au fond précédente		Rapporteur(e) précédent(e)
	<div>TRAN</div> Transports et tourisme		KOHLÍČEK Jaromír (GUE /NGL)
	<div>TRAN</div> Transports et tourisme		KOHLÍČEK Jaromír (GUE /NGL)
	Commission pour avis précédente		Rapporteur(e) pour avis précédent(e)
	<div>ENVI</div> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Réunions
	Justice et affaires intérieures(JAI)		2927
	Justice et affaires intérieures(JAI)		2908
	Transports, télécommunications et énergie		2805
	Transports, télécommunications et énergie		2875

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	TAJANI Antonio

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
23/11/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0590 	Résumé
16/02/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
27/02/2007	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
27/03/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0079/2007	
24/04/2007	Débat en plénière		
25/04/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0147/2007	Résumé
25/04/2007	Résultat du vote au parlement		
06/06/2008	Publication de la position du Conseil	05721/5/2008	Résumé
19/06/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
04/09/2008	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
08/09/2008	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0332/2008	
23/09/2008	Débat en plénière		
24/09/2008	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0444/2008	Résumé
24/09/2008	Résultat du vote au parlement		
27/11/2008	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
08/12/2008	Réunion formelle du Comité de conciliation		
03/02/2009	Décision finale du comité de conciliation		
03/02/2009	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03723/2008	
25/02/2009	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A6-0101/2009	
26/02/2009	Décision du Conseil, 3ème lecture		
10/03/2009	Débat en plénière		
11/03/2009	Décision du Parlement, 3ème lecture	T6-0109/2009	Résumé
11/03/2009	Résultat du vote au parlement		
22/04/2009	Fin de la procédure au Parlement		
23/04/2009	Signature de l'acte final		
28/05/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2005/0240(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 1999/35/EC 1998/0064(SYN) Modification Directive 2002/59/EC 2000/0325(COD) Modification 2023/0164(COD)
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/6/67461

Portail de documentation




Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE378.593	20/09/2006	
Amendements déposés en commission		PE378.837	25/10/2006	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0079/2007	27/03/2007	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0147/2007	25/04/2007	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE408.017	26/06/2008	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0332/2008	08/09/2008	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0444/2008	24/09/2008	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A6-0101/2009	25/02/2009	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T6-0109/2009	11/03/2009	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	05721/5/2008	06/06/2008	Résumé
Projet d'acte final	03723/2008/LEX	23/04/2009	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2005)0590 	23/11/2005	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2005)1515 	23/11/2005	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2008)0206 	11/06/2008	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème	COM(2008)0827		

lecture		08/12/2008	Résumé	
Document de suivi	SWD(2018)0233	16/05/2018		
Autres Institutions et organes				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03723/2008	03/02/2009	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2009/0018 JO L 131 28.05.2009, p. 0114	Résumé

Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2005/0240(COD) - 08/12/2008 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte dans leur intégralité 6 amendements à la position commune, adoptés par le Parlement européen en 1^{ère} lecture. Elle retient également, partiellement ou dans leur principe, 7 autres amendements parlementaires.

La Commission a rejeté les amendements tendant à :

- réintroduire les alertes de détresse dans le champ d'application de la directive et à rendre les enquêtes toujours obligatoires non seulement pour les accidents très sérieux mais aussi pour les accidents sérieux ;
- assurer une stricte séparation entre les enquêtes de sécurité et les autres, notamment pénales;
- introduire dans la directive un mécanisme, impliquant la Commission, visant, en cas de conflit entre organismes d'enquête, à voir désigner un seul EM comme État leader pour mener une enquête ;
- étendre aux accidents sérieux les cas où l'organisme d'enquête devra en tout état de cause produire un rapport complet alors que dans certaines hypothèses, s'il n'y pas de leçon à tirer de l'enquête, il serait justifié de ne produire qu'un rapport simplifié ;
- donner à la Commission la possibilité de faire introduire des modifications de substance dans les rapports d'enquête alors que le contenu de ceux-ci doit relever de la seule responsabilité des organismes d'enquête ;
- imposer à la Commission de produire tous les 3 ans un rapport relatif à la mise en œuvre de la directive, alors que l'utilité d'une telle obligation n'est nullement démontrée ;
- créer une obligation pour les États Membres d'appliquer les dispositions des lignes directrices de l'OMI relatives au traitement équitable des marins en cas d'enquête après accident.

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 1^{ère} 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 (3^{ème} 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 États membres.

Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2005/0240(COD) - 11/03/2009 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a adopté par 669 voix pour, 15 voix contre et 2 abstentions, en troisième lecture de la procédure de codécision, une résolution législative approuvant le projet commun 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, issu de l'accord intervenu au sein du comité de conciliation entre la délégation du Parlement européen et le Conseil.

Pour les détails de l'accord, se reporter au résumé daté du 08/12/2008.

Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2005/0240(COD) - 06/06/2008 - Position du Conseil

La position commune du Conseil adoptée à l'unanimité reprend intégralement, en partie ou dans leur principe 6 amendements adoptés en 1^{ère} lecture par le Parlement européen. 17 amendements n'ont pas été pris en compte dans la position commune.

Le Conseil approuve l'objectif et la plupart des principaux éléments de la proposition de la Commission, qui prévoient un mécanisme adéquat pour obtenir un retour d'expérience des accidents et incidents afin de prévenir d'autres accidents et incidents. L'approche adoptée par le Conseil a toutefois nécessité certaines modifications du texte, en vue notamment de garantir l'indépendance et le pouvoir discrétionnaire de l'organisme d'enquête.

Flexibilité : le Conseil estime que les États membres, et en particulier leurs organismes d'enquête respectifs, devraient conserver une certaine flexibilité et une certaine marge d'appréciation en ce qui concerne la conduite des enquêtes de sécurité. Alors que la proposition initiale prévoyait des enquêtes de sécurité obligatoires en cas d'accidents ou d'incidents de mer très graves ou graves, la position commune limite l'obligation de mener des enquêtes de sécurité aux accidents et incidents très graves et laisse à l'organisme d'enquête, dans tous les autres cas d'accidents ou d'incidents de mer, le soin de décider s'il convient d'entreprendre une enquête de sécurité, compte tenu notamment de la gravité de l'accident ou de l'incident et des enseignements que l'on peut en tirer. En outre, le Conseil est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de faire explicitement référence aux appels de détresse en tant que catégorie spécifique d'incidents requérant des enquêtes de sécurité.

Indépendance : comme dans le cas du secteur des chemins de fer, le Conseil souligne que l'organisme d'enquête doit être indépendant, dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches qui lui sont confiées, afin

de pouvoir mener les enquêtes de sécurité de manière objective. Chaque État membre établira son organisme d'enquête, conformément à sa propre organisation administrative, comme une structure publique disposant de la plus grande autonomie possible au niveau de son fonctionnement interne. Cette structure pourra être liée à une entité plus grande, telle qu'un ministère ou une administration, mais devra être régie par des dispositions qui garantissent son indépendance, en particulier vis-à-vis des autres autorités administratives susceptibles d'être intéressées par tout accident de mer. Les États membres qui n'ont ni navires, ni bateaux battant leur pavillon désigneront un service responsable indépendant pour collaborer aux enquêtes de sécurité touchant d'importants intérêts de ces États membres.

Différenciation entre les enquêtes : comme le Parlement européen, le Conseil estime qu'il convient de différencier les enquêtes de sécurité des enquêtes judiciaires et autres procédures visant à déterminer les responsabilités et à attribuer les fautes. La position commune prévoit que les enquêtes menées au titre de la directive n'ont d'autre objectif que de déterminer les causes des accidents. Cependant, conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, elle précise que l'organisme d'enquête devrait établir à cet effet des rapports complets, car les conclusions qu'ils contiennent peuvent permettre de déterminer les responsabilités et d'attribuer les fautes.

Champ d'application : le Conseil inclut dans sa position commune les petits bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, et pas uniquement les bateaux d'une longueur supérieure à 24 mètres, comme dans la proposition initiale. Selon le projet de directive modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, les bateaux précités doivent être équipés d'un système d'identification automatique afin d'améliorer les possibilités de suivi de ces navires, ainsi que leur sécurité dans les situations de navigation rapprochée. Ils devraient donc être, eux aussi, couverts par la directive relative aux enquêtes sur les accidents.

Méthodologie : le Conseil juge approprié de prévoir une plus grande flexibilité, en jetant les bases d'un échange permanent d'expériences. Par rapport à la proposition initiale, les États membres disposent d'une plus grande marge de manoeuvre pour appliquer les principes de la méthodologie commune mise au point avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime et adoptée conformément à la procédure de réglementation avec contrôle. Parallèlement, la Commission et les États membres élaboreront des lignes directrices sur les méthodes et les meilleures pratiques à utiliser dans le cadre de la mise en oeuvre de la méthodologie commune.

Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2005/0240(COD) - 23/11/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer la sécurité maritime en établissant des lignes directrices claires à l'échelle communautaire concernant l'exécution d'enquêtes techniques indépendantes sur les accidents et incidents survenus en mer.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : répondant aux préoccupations exprimées tant par le Parlement européen que par le Conseil européen et le Conseil, la présente proposition s'inscrit dans le cadre du troisième paquet "sécurité maritime", lequel comporte 7 propositions articulées autour de deux axes majeurs : la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents.

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 une carence notable dans le domaine de la politique de sécurité maritime de l'Union européenne. Or, la qualité des normes de sécurité maritime dépend de la capacité à analyser les causes des accidents et à en tirer les leçons.

Dans ce contexte, une nouvelle proposition de directive vise à établir un cadre européen harmonisé pour la conduite des enquêtes après accidents maritimes et à renforcer l'indépendance des organismes d'enquête.

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. Elle introduit dans le droit communautaire l'obligation des États membres de mener des enquêtes techniques après les accidents maritimes.

La proposition confère un statut aux enquêtes techniques dans le domaine maritime en pérennisant ou en créant des organismes spécialisés et en donnant aux enquêteurs techniques des pouvoirs d'investigation auprès des tiers. Par ailleurs, la proposition contient un dispositif relatif à la coopération entre États membres et entre les États membres et les pays tiers. Elle vise aussi à assurer la préservation des preuves et à aménager les procédures pour préserver, sauvegarder et établir les rapports d'enquête et garantir le retour d'expérience.

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 1406/2002/CE.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES :

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.

Le coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence est évalué à : 324.000 EUR sur 6 années, soit 54.000 EUR par an (1 fonctionnaire à mi-temps).

Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2005/0240(COD) - 24/09/2008 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté par 614 voix pour, 18 voix contre et 10 abstentions, une résolution législative modifiant la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la 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.

La recommandation pour la 2^{ème} lecture (procédure de codécision) avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par M. Jaromir KOHLICEK (GUE-NGL, CZ), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements visent essentiellement à rétablir la position adoptée par le Parlement en 1^{ère} lecture :

Appels de détresse : ceux-ci devraient rester dans le champ d'application de la directive, comme l'avait initialement proposé la Commission. 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.

Définitions : les députés proposent de conserver les définitions telles qu'elles ont été proposées par la Commission. Les termes « accident grave » et « accident de moindre gravité » doivent être employés conformément aux définitions actualisées contenues dans la circulaire 953 du comité de la sécurité maritime de l'OMI.

Accidents graves : les enquêtes de sécurité devraient être obligatoires en cas d'accidents graves - et pas seulement « très graves ». Outre enquêter sur les accidents graves et très graves, l'organisme d'enquête visé à la directive, après avoir établi les circonstances de l'accident, devra décider 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, l'organisme d'enquête devrait tenir 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 de toute demande des autorités de recherche et de sauvetage.

Méthodologie commune : les États membres devraient être tenus de suivre la méthodologie commune pour les enquêtes sur les accidents et pas uniquement des principes ou des lignes directrices sur les méthodes et meilleures pratiques en matière d'enquêtes de sécurité. Les députés proposent que la Commission prenne en considération les conclusions tirées des rapports sur les accidents et les recommandations de sécurité qui en découlent lorsqu'elle modifie la méthodologie commune.

Lancement des enquêtes : 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. Les États membres doivent veiller à ce que les enquêtes de sécurité soient distinctes des enquêtes pénales ou d'autres enquêtes menées parallèlement pour déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes, seules les conclusions ou recommandations formulées à l'issue des enquêtes engagées en vertu de la présente directive pouvant être utilisées dans des enquêtes judiciaires.

Responsabilité de la conduite d'enquêtes : dans les cas d'accidents graves et très graves touchant d'importants intérêts d'au moins deux États membres, les États membres concernés devront décider rapidement lequel d'entre eux sera l'État membre qui conduit l'enquête. S'ils ne parviennent pas à désigner l'État membre responsable de l'enquête à titre principal, la Commission devra prendre, sur la base d'un avis de l'Agence, une décision en la matière devant être immédiatement appliquée.

Indépendance des organismes d'enquête : les députés estiment que l'indépendance fonctionnelle devrait être clairement définie, comme dans la proposition de la Commission. Ainsi, l'organisme d'enquête doit être 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 et d'exploitation des ports maritimes, des organismes procédant à des enquêtes aux fins d'établir les responsabilités ou d'appliquer la loi et, d'une manière générale, de toute autre partie dont les intérêts pourraient être incompatibles avec la tâche qui lui a été confiée.

Non-divulgaration des informations : les informations telles que les dépositions des témoins, les registres révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité ou des informations médicales ou d'ordre privé concernant les personnes impliquées dans l'accident ne devraient en aucun cas être divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité. De plus, les États membres devraient veiller à ce que les déclarations des témoins et les autres informations qu'ils fournissent dans le cadre des enquêtes de sécurité ne soient pas communiquées à des autorités de pays tiers afin d'empêcher que ces déclarations ou informations ne soient utilisées dans des enquêtes pénales menées dans les pays en question.

Traitement équitable des gens de mer : les députés ont introduit un nouvel article qui dispose que conformément à leur législation nationale, les États membres doivent appliquer les dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime.

Rapport : tous les trois ans, la Commission devrait présenter au Parlement européen un rapport faisant 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 le rapport.

Transposition : comme la Commission l'a proposé initialement, les États membres devraient être tenus d'établir des tableaux de correspondance indiquant quelles dispositions de la législation nationale transposent chacune des dispositions inscrites dans la directive.

Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2005/0240(COD) - 06/06/2007

Le Conseil a dégagé un accord politique sur la proposition de directive 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. Il adoptera sa position commune lors d'une de ses prochaines sessions et la transmettra au Parlement européen pour deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision.

Le projet de directive vise à établir des lignes directrices précises à l'échelon communautaire pour les enquêtes techniques de sécurité qui doivent être menées à la suite d'accidents et d'incidents de mer.

Les principaux éléments de l'accord sont les suivants :

- les États membres veilleront, dans le cadre de la directive proposée, à ce que ces enquêtes de sécurité ne soient pas destinées à déterminer des responsabilités civiles ou pénales, mais les circonstances et les causes des accidents ou incidents de mer afin d'en tirer tous les enseignements possibles ;
- le texte de la proposition tient notamment compte des dispositions du Code de l'Organisation maritime internationale pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et des travaux qui sont en cours pour sa révision.
- par rapport à la proposition de la Commission qui prévoit des enquêtes obligatoires sur la sécurité en cas d'un accident ou d'un incident de mer très grave et grave, le texte approuvé par le Conseil prévoit des enquêtes obligatoires uniquement pour les accidents ou incidents très graves.
- l'organisme d'enquête décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité dans le cas de tout autre accident ou incident de mer, en tenant compte, notamment, de la gravité de l'accident ou de l'incident et des enseignements qui peuvent éventuellement en être tirés.
- le texte de l'accord politique étend le champ d'application de la directive aux navires de pêche d'une longueur supérieure à 15 mètres et inférieure à 24 mètres, comme le propose la Commission. Il tient également compte de certains amendements du Parlement européen jugés acceptables par le Conseil.

Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2005/0240(COD) - 23/11/2005 - Document annexé à la procédure

FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM (2005)0590 : 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.

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS : la Commission a examiné les options suivantes :

1.1- Option 1 : aucune action : il s'agirait de n'entreprendre aucune action au niveau communautaire en ce qui concerne les enquêtes techniques après événement de mer. Aucun des problèmes sérieux qui existent dans ce domaine ne serait donc abordé.

1.2- Option 2 : une initiative communautaire non législative encourageant l'application volontaire des recommandations contenues dans le Code de l'OMI par les États membres : cette option consisterait à formuler, au niveau communautaire, une proposition visant à encourager la coopération des enquêteurs techniques des pouvoirs d'investigation marins ainsi que leurs échanges d'expériences dans le cadre d'un forum européen. Cette proposition pourrait être basée sur un « accord de coopération » établi par les parties concernées.

1.3- Option 3 : la soumission d'une proposition par les 25 États Membres de l'UE à l'OMI visant à modifier les conventions internationales afin d'établir l'obligation formelle de conduire des enquêtes techniques après un événement de mer : la 3^{ème} option propose de définir une position commune des États membres de l'EEE et de la Commission, afin de promouvoir la modification des instruments de l'Organisation Maritime Internationale concernés (OMI). Cette modification viserait à :

- introduire un certain nombre d'amendements dans le Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer,
- rendre le Code obligatoire pour toutes les nations parties à la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS : *Safety of Life at Sea Convention*).

Les États membres devraient débattre de cette proposition avant de marquer leur accord volontaire. Cette proposition devrait en outre être soutenue par un grand nombre de pays tiers lors des discussions au sein de l'organisation maritime internationale.

1.4- Option 4 : élaboration, à l'échelle communautaire, de lignes directrices claires concernant l'exécution d'enquêtes techniques et le retour d'expérience après tout événement de mer grave : il s'agirait de soumettre une proposition de directive fondée sur l'article 80 par. 2 du traité CE visant à introduire dans le droit communautaire les principes fondamentaux des enquêtes techniques après événement/accident maritime. Son objectif majeur serait de compléter le cadre de la politique de sécurité maritime de l'UE en permettant de prévenir la répétition d'accidents mortels en mer ou susceptibles de provoquer perte de navires et pollution de l'environnement marin.

CONCLUSION : l'option 4 est l'option choisie par la Commission : celle-ci est en effet la plus susceptible d'aboutir le plus rapidement à des résultats. Elle permettra à l'UE de disposer d'un cadre législatif garant de l'exécution rapide d'enquêtes indépendantes après des accidents de mer graves ou très graves. La directive établirait, à cet égard, des normes minimales que tous les États membres de l'EEE devraient respecter.

IMPACTS :

Impacts économiques directs : la mise en œuvre des mesures envisagées requerrait un effort budgétaire et organisationnel de la part des administrations des États membres qui varierait d'un État membre à l'autre. Les États membres qui disposent d'une grande flotte et/ou de régions côtières avec un trafic maritime dense devraient fournir l'effort le plus important. Pour ce qui est de l'industrie, les mesures prévues ne devraient pas générer de coûts supplémentaires (il est dans l'intérêt de l'industrie que les enquêtes soient exécutées de manière minutieuse). La proposition ne

devrait pas non plus générer de charges administratives pour l'industrie puisqu'elle permettrait l'utilisation uniforme d'un instrument d'enquête plus efficace.

Impacts économiques indirects :

pour le transport maritime :

impact négatif : possibilité que les coûts augmentent après l'introduction de mesures correctives visant à prévenir les accidents (ex. : renforcement des ressources humaines, amélioration de l'équipement ou des spécifications techniques, etc.),

impact positif : amélioration de la conception du navire, application de normes d'entretien, meilleure connaissance des risques liés au transport maritime, coopération renforcée entre l'industrie et les enquêteurs, sécurité juridique accrue quant au champ d'application et à l'objectif des enquêtes, possibilité d'échanger des informations relatives à la sécurité pour prévenir des accidents similaires ;

pour l'administration maritime :

impact négatif : pour certaines administrations des États membres et de États tiers du pavillon, il s'agira de développer leurs compétences en termes d'enquête,

impacts positifs : prévention plus efficace des accidents et des incidents ; meilleure connaissance des navires susceptibles d'être accidentés ; coopération renforcée avec les autres États membres et avec les pays tiers ; conduite des enquêtes selon une méthodologie commune répondant à des principes définis au niveau international ; meilleure compréhension des causes des accidents et meilleure évaluation de l'efficacité des dispositions actuelles relatives à la sécurité ;

autres impacts économiques : de façon générale, amélioration de l'état opérationnel de la flotte de l'UE (et de la flotte mondiale dans son ensemble) ; meilleure protection des intérêts commerciaux (transporteurs, assureurs, investisseurs, etc.) ; mise en place progressive d'un système de sécurité adapté aux risques et aux besoins du système de transport maritime du 21^{ème} siècle ; réalisation d'économies importantes en termes de compensation financière pour la perte de vies et de dommages causés à l'environnement.

Incidences sur l'environnement: le système est prévu pour prévenir de manière efficace la répétition des catastrophes maritimes et les accidents pétroliers.

2- SUIVI : la Commission contrôlera la mise en œuvre de la directive proposée. À un niveau plus opérationnel, l'Agence européenne pour la sécurité maritime contrôlera la mise en œuvre des engagements des États membres en ce qui concerne la conduite d'enquêtes couvertes par le champ d'application de la directive, les exigences en matière de communication, les questions relatives à la méthodologie ou les propositions d'actions correctives.

Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2005/0240(COD) - 23/04/2009 - Acte final

OBJECTIF : améliorer la sécurité en établissant des règles claires à l'échelle de la Communauté pour les enquêtes techniques indépendantes qui doivent être menées à la suite d'accidents et d'incidents de mer.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil 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 Conseil.

CONTENU : à la suite d'un accord en troisième lecture avec le Parlement européen sur le **troisième paquet concernant la sécurité maritime**, la présente directive a pour objet d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires, de réduire ainsi les risques d'accidents de mer à l'avenir:

- a) en facilitant l'organisation diligente d'enquêtes de sécurité et une analyse correcte des accidents et incidents de mer, afin d'en déterminer les causes; et
- b) en veillant à ce qu'il soit rendu compte de manière précise et en temps opportun des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions de mesures correctives.

Le but de ces enquêtes techniques n'est pas de déterminer les responsabilités civiles ou pénales mais d'établir les circonstances et de chercher les causes des accidents ou incidents de mer afin d'en tirer tous les enseignements.

Champ d'application: par souci de cohérence avec la [directive](#) relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, la directive ne s'applique pas aux accidents et incidents de mer qui impliquent uniquement des bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres.

Obligation d'enquêter : chaque État membre doit s'assurer que l'organisme d'enquête effectue une enquête de sécurité après un **accident de mer très grave**. Dans les autres cas, l'organisme d'enquête décidera, après une évaluation préliminaire obligatoire dans le cas d'un accident grave, de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité, en tenant compte, notamment, de la gravité de l'accident ou de l'incident et des enseignements qui peuvent éventuellement en être tirés.

Lorsqu'un organisme d'enquête décide de ne pas engager d'enquête de sécurité complète, les motifs doivent en être enregistrés et une description succincte doit en être faite dans la base de données européenne sur les accidents de mer.

Une enquête de sécurité doit 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 2 mois au plus**.

Méthodologie d'enquête sur les accidents : conformément au souhait du Parlement européen, l'organisme d'enquête devra suivre une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer. Les enquêteurs pourront s'écarter de cette méthodologie dans un cas spécifique lorsque la nécessité peut en être justifiée, selon leur jugement professionnel, et si cela est nécessaire pour réaliser les objectifs de l'enquête. La Commission adoptera ou modifiera la méthodologie selon la procédure de réglementation avec contrôle, en prenant en considération toutes les leçons tirées des analyses des enquêtes de sécurité.

Ouverture de l'enquête : la directive prévoit qu'en principe, chaque accident ou incident de mer fait l'objet **d'une seule enquête**, menée par un État membre, ou par un État membre conduisant l'enquête avec la participation de tout autre État ayant d'importants intérêts en jeu. La conduite d'enquêtes parallèles sur le même accident de mer est strictement limitée aux cas exceptionnels et requiert la notification des motifs de telles enquêtes parallèles à la Commission et une coopération des États membres conduisant des enquêtes de sécurité parallèles.

Organismes d'enquête : les États membres doivent faire en sorte que les enquêtes de sécurité soient conduites sous la responsabilité d'un organisme d'enquête permanent et impartial, doté des compétences nécessaires et composé d'enquêteurs qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer.

Traitement équitable des gens de mer : un considérant souligne l'importance pour la sécurité maritime du traitement équitable des gens de mer en cas d'accident et un article impose aux États membres de prendre en compte les dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur ce sujet.

Protection des témoins - confidentialité des informations : sans préjudice de la directive 95/46/CE, les États membres doivent s'assurer que les informations suivantes ne sont pas divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité : a) toutes les dépositions des 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 témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité ; c) les informations relatives aux personnes impliquées dans l'accident ou l'incident de mer qui sont particulièrement sensibles et d'ordre privé, notamment les informations concernant leur santé.

Rapports sur les accidents : les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la directive doivent donner lieu à la publication d'un rapport présenté selon un modèle défini par l'organisme d'enquête compétent et conformément à l'annexe I de la directive.

Base de données européenne sur les accidents de mer : les données sur les accidents et les incidents de mer devront être stockées et analysées dans la base de données électronique européenne qui sera établie par la Commission et qui s'intitulera «Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer» (*European Marine Casualty Information Platform - EMCIP*).

La présente directive s'inscrit dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime, constitué de sept actes législatifs (voir également [COD/2005/0236](#), [COD/2005/0237](#), [COD/2005/0238](#), [COD/2005/0239](#), [COD/2005/0241](#) et [COD/2005/0242](#)).

ENTRÉE EN VIGUEUR : 17/06/2009.

TRANSPOSITION : 17/06/2011.

Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2005/0240(COD) - 11/06/2008 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La position commune adoptée à l'unanimité, n'apporte pas à la proposition initiale de changement qui ne puisse être accepté par la Commission.

Si la Commission a exprimé ses regrets quant à l'ajout à l'article 8.1, de dispositions en faveur des États membres enclavés et sans flotte, il convient de relever que le point de contact local qui doit être désigné dans ces États, doit être indépendant.

La Commission reconnaît donc que la position commune ne modifie ni les objectifs ni l'esprit de sa proposition, et peut donc lui accorder son soutien.

Amendements acceptés par la Commission et repris intégralement ou en partie dans la position commune : la Commission estime que l'amendement insistant sur le fait que les enquêtes prévues par la proposition n'ont pas pour but de déterminer les responsabilités ni d'attribuer des fautes est acceptable. Il devrait cependant selon la Commission être reformulé pour que la proposition conserve le principe selon lequel l'autorité chargée de l'enquête ne devrait pas s'abstenir de révéler toutes les causes sous prétexte qu'une responsabilité pourrait en être déduite. C'est exactement le sens de la nouvelle formulation arrêtée par le Conseil.

Amendements acceptés par la Commission mais non repris dans la position commune : il s'agit des amendements tendant à :

- voir prises en compte les directives relatives au traitement équitable des gens de mer adoptées le 27/04/2006 par le comité juridique de l'OMI ;
- renforcer, dans le cadre de la coopération avec les autres États, la confidentialité des témoignages obtenus en cours d'enquête ;
- préciser le délai dans lequel doit commencer l'enquête et à assurer l'indépendance des organismes d'enquête vis-à-vis des organes chargés des enquêtes judiciaires.

Amendements rejetés par la Commission et non repris dans la position commune : ces amendements visent à :

- ▼ mettre l'accent sur les ressources des organismes d'enquête mais à supprimer leur permanence ;
- voir intégrer des recommandations afin de prévenir de nouveaux accidents dans la méthodologie commune qui doit être arrêtée en comitologie;
- préciser la genèse des recommandations que la Commission pourrait être amenée à faire, tout en attribuant à cet égard un rôle d'assistance à l'EMSA ;
- introduire un mécanisme en vue de la résolution des conflits entre EM pour les cas où ceux-ci ne parviendraient pas à s'entendre pour désigner l'État principalement responsable de l'enquête ;
- supprimer la possibilité donnée aux autorités judiciaires des États membres d'obtenir la communication de certaines informations (notamment les auditions de témoins) recueillies en cours d'enquête et en principe strictement confidentielles ;
- contraindre la Commission à faire rapport tous les 3 ans au Parlement sur les conditions de mise en œuvre de la directive.