

Informations de base	
<p>2023/0164(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p>	Procédure terminée
<p>Établissement des principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes</p> <p>Modification Directive 2009/18 2005/0240(COD)</p> <p>Subject</p> <p>3.20.03 Transport maritime de personnes et fret 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.70.10 Catastrophes d'origine humaine, pollution et accidents industriels</p>	

Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		NAGTEGAAL Caroline (Renew)	20/07/2023
			Rapporteur(e) fictif/fictive ADAMOWICZ Magdalena (EPP) TAX Vera (S&D) DELLI Karima (Greens /EFA) FIDANZA Carlo (ECR) DALY Clare (The Left)	
	Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	PECH Pêche		HERBST Niclas (EPP)	12/09/2023
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date	
	Agriculture et pêche	4057	2024-11-18	
Commission européenne	DG de la Commission		Commissaire	
	Affaires maritimes et pêche		-- --	
	Mobilité et transports		-- --	

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
01/06/2023	Publication de la proposition législative	COM(2023)0270 	Résumé
12/06/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/12/2023	Vote en commission, 1ère lecture		
07/12/2023	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
08/12/2023	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0422/2023	Résumé
11/12/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
13/12/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
04/03/2024	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE759.742 GEDA/A/(2024)001235	
10/04/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0200/2024	Résumé
10/04/2024	Résultat du vote au parlement		
18/11/2024	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
27/11/2024	Signature de l'acte final		
06/12/2024	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2023/0164(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 2009/18 2005/0240(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/9/12170

Portail de documentation





Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE753.003	18/09/2023	
Amendements déposés en commission		PE754.740	12/10/2023	
Avis de la commission	PECH	PE753.424	29/11/2023	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0422/2023	08/12/2023	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE759.742	29/02/2024	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0200/2024	10/04/2024	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2024)001235	28/02/2024	
Projet d'acte final	00090/2024/LEX	27/11/2024	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2023)0270 	01/06/2023	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2023)0201 	01/06/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0145 	01/06/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0146 	01/06/2023	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2024)377	29/07/2024	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES2982/2023	20/09/2023	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Service de recherche du PE	Briefing	26/10/2023
Commission européenne	EUR-Lex	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence				
Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
NAGTEGAAL Caroline	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	30/08/2023	KVNR

Acte final	
Directive 2024/3017 JO OJ L 06.12.2024	Résumé

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

2023/0164(COD) - 10/04/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 353 voix pour, 214 contre et 55 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objectif

La directive proposée vise à établir des règles régissant les **enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes** afin d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin.

Étant donné que les enquêtes de sécurité maritime effectuées en vertu de la directive n'ont pas pour objet de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes, il est précisé **qu'aucune faute ou responsabilité** ne doit être établie d'après les conclusions de ces enquêtes. Les États membres devront veiller à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime ne soient pas empêchées de rendre pleinement compte des causes de l'accident ou de l'incident de mer.

Obligation d'enquêter

Dans le cas d'un navire de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, l'autorité responsable des enquêtes devra effectuer, sans tarder et **au plus tard deux mois après un accident de mer très grave**, une évaluation préalable afin de déterminer s'il y a lieu ou non de mener une enquête de sécurité. Lorsque l'autorité responsable des enquêtes décide de ne pas effectuer d'enquête de sécurité, les motifs de cette décision doivent être enregistrés et notifiés sans tarder et au plus tard deux mois après l'accident de mer très grave.

Pour décider si un accident ou un incident de mer survenant à l'accostage, à l'amarrage ou dans un bassin et impliquant des ouvriers à terre ou portuaires, s'est produit «en rapport direct avec l'exploitation d'un navire» et est donc soumis à une enquête de sécurité, les États membres, conformément à leur droit national, devront accorder une attention particulière au rôle de la structure, de l'équipement, des procédures, de l'équipage et de la gestion du navire dans le cadre de l'activité entreprise et à la pertinence desdits éléments par rapport à cette activité.

Navires rouliers à passagers et engins à passagers à grande vitesse

Le texte amendé stipule que lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident ou un incident de mer, la procédure d'enquête de sécurité doit être lancée par l'État membre dans la mer territoriale ou les eaux intérieures, telles que définies par la CNUDM, duquel l'accident ou l'incident de mer est survenu.

Si l'accident ou l'incident de mer survient dans d'autres eaux, la procédure d'enquête de sécurité doit être lancée par le dernier État membre visité par ce navire roulier à passagers ou cet engin à passagers à grande vitesse. L'État membre qui a lancé la procédure d'enquête de sécurité reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres États membres ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'État membre principalement responsable de l'enquête ait été désigné d'un commun accord.

Autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime

Les enquêtes de sécurité doivent être menées sous la responsabilité d'une autorité responsable des enquêtes de sécurité impartiale, indépendante et permanente, dotée des compétences nécessaires ainsi que de moyens et de ressources financières suffisants, et composée d'enquêteurs dûment qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer.

Chaque État membre pourra créer, mettre en œuvre et gérer un système de gestion de la qualité pour son autorité responsable des enquêtes de sécurité.

Le cadre de **coopération permanente** visé à la directive doit soutenir les autorités responsables des enquêtes et renforcer leurs capacités en matière d'enquêtes de sécurité en élaborant des orientations et des recommandations pour garantir que les enquêtes de sécurité sont menées de manière cohérente, et, à cet égard, élabore et met en œuvre un programme d'examen par les pairs.

Confidentialité

Un État membre, agissant dans le cadre de son système juridique, devra veiller à ce que les registres ci-après ne soient pas mis à disposition à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'autorité compétente de cet État membre ne constate qu'il existe un intérêt public supérieur justifiant la divulgation de ces registres.

Il s'agit, entre autres, de toutes les déclarations recueillies auprès de personnes par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité au cours de l'enquête de sécurité, des registres révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité, des renseignements recueillis par l'autorité responsable des enquêtes qui revêtent un caractère particulièrement sensible et personnel, notamment les informations sur la santé des personnes ou des renseignements et des éléments de preuve fournis par des enquêteurs de sécurité provenant d'autres États membres ou de pays tiers.

Enquêtes dirigées par un pays tiers

Lorsqu'un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu conduit une enquête de sécurité à laquelle participent un ou plusieurs États membres, ces derniers pourront décider de ne pas mener une enquête de sécurité en parallèle, à condition que l'enquête de sécurité dirigée par le pays tiers soit conduite conformément au code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents.

Mise en œuvre

Afin d'adapter la directive 2009/18/CE à l'évolution du droit maritime international relatif aux enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et de faciliter la collecte, le partage et la communication des connaissances, la Commission pourra adopter des actes délégués en ce qui concerne la modification des annexes de cette directive.

Rapport

La Commission devra présenter un rapport sur la mise en œuvre et le respect de la directive au plus tard **90 mois** à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive modificative et, si nécessaire, proposer des mesures supplémentaires à la lumière des recommandations figurant dans ledit rapport, notamment en tenant compte de l'éventuelle inclusion dans le champ d'application de la directive d'une enquête de sécurité obligatoire pour les navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres et de son incidence sur la charge de travail des autorités responsables des enquêtes de sécurité.

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

2023/0164(COD) - 06/12/2024 - Acte final

OBJECTIF : établir des règles régissant les enquêtes de sécurité sur les accidents dans le secteur des transports maritimes afin d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2024/3017 du Parlement européen et du Conseil modifiant la 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 abrogeant le règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission.

CONTENU : la présente directive fait partie d'un paquet de quatre nouveaux actes législatifs sur la sécurité maritime qui visent à soutenir un transport maritime propre, plus sûr et moderne dans l'UE. Ces actes modifient les directives pertinentes concernant:

- **les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes,**

- la pollution causée par les navires (2023/0171(COD))

- le respect des obligations des États du pavillon (2023/0172(COD)), et

- le contrôle par l'État du port (2023/0165(COD)).

Le «paquet» révisé permettra de parvenir à un juste équilibre entre, d'une part, la nécessité de garantir un niveau élevé de qualité des transports maritimes et, d'autre part, la nécessité de préserver la compétitivité du secteur européen des transports maritimes, tout en maintenant des coûts raisonnables pour les opérateurs et les administrations des États membres.

Les principaux éléments de la directive révisée sur les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes sont les suivants :

Définitions et champ d'application

Les navires de pêche d'une **longueur inférieure à 15 mètres** sont désormais inclus dans le champ d'application de la directive, ce qui signifie que les accidents qui entraînent la perte de vies humaines et de navires feront l'objet d'enquêtes harmonisées.

La directive met à jour plusieurs définitions et 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. Par exemple, est considérée comme une «blessure mortelle», toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les 30 jours qui suivent la date de cet accident, si les informations correspondantes sont disponibles.

Enquêtes harmonisées et obligation d'enquêter

La directive clarifie les dispositions juridiques afin que les autorités d'enquête sur les accidents des États membres enquêtent en temps opportun et de manière harmonisée sur tous les accidents justifiant une enquête.

Chaque État membre devra faire en sorte que l'autorité responsable des enquêtes de sécurité effectue une **enquête de sécurité après tout accident de mer très grave**:

- a) impliquant un navire battant son pavillon, quel que soit le lieu de l'accident;
- b) survenant dans sa mer territoriale ou ses eaux intérieures ou touchant d'importants intérêts de l'État membre, quel que soit le pavillon du ou des navires impliqués dans l'accident.

Dans le cas d'un navire de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité devra effectuer, sans tarder et **au plus tard deux mois après l'accident de mer très grave, une évaluation préalable** afin de déterminer s'il y a lieu ou non de conduire une enquête de sécurité.

Lorsqu'elle décide de conduire ou non une enquête de sécurité, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité devra tenir compte des éléments de preuve disponibles, ainsi que de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité permettent de prévenir des accidents et incidents de mer futurs.

Autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime

La directive renforce les dispositions relatives à l'**indépendance** des organismes d'enquête sur les accidents et la confidentialité de leurs conclusions, et réduit les charges administratives inutiles.

Les États membres devront veiller à ce que les enquêtes de sécurité soient conduites sous la responsabilité d'une autorité responsable des enquêtes de sécurité impartiale, indépendante et permanente, dotée des compétences nécessaires ainsi que de moyens et de ressources financières suffisants, et composée d'enquêteurs dûment qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer afin de respecter les obligations qui leur incombent au titre de la présente directive.

Rapports sur les accidents

Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la directive donneront lieu à la publication d'un **rapport d'accident** présenté selon un modèle défini par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité compétente. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité devra tout mettre en œuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur maritime, le rapport d'accident, y compris ses conclusions et toute recommandation éventuelle, dans les douze mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident de mer.

Formation et soutien opérationnel

La Commission, avec l'aide de l'Agence et en coopération avec les États membres, devra faciliter le développement des capacités au sein des autorités responsables des enquêtes de sécurité et le partage des connaissances entre elles en dispensant régulièrement des formations sur les nouvelles évolutions juridiques et technologiques, en fonction des besoins des autorités responsables des enquêtes de sécurité.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 26.12.2024.

TRANSPOSITION : au plus tard le 27.6.2027.

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

2023/0164(COD) - 08/12/2023 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Caroline NAGTEGAAL (Renew, NL) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes.

La commission compétente recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit :

Obligation d'enquête

Le texte amendé stipule qu'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 **déla**i d'un mois maximum (contre deux mois proposés par la Commission).

L'autorité chargée de l'enquête devrait s'efforcer de conclure l'enquête **dans les 12 mois suivant la date de l'accident ou de l'incident de mer**. Si l'enquête ne peut être conclue dans les 12 mois, et jusqu'à ce qu'elle le soit, l'autorité d'enquête devrait publier un rapport au moins une fois par an, à la date anniversaire de l'accident ou de l'incident de mer, détaillant les progrès de l'enquête et toute question de sécurité soulevée.

Organismes d'enquête

À la demande des autorités nationales responsables, la Commission et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) devraient leur prêter assistance. En outre, la Commission et l'AESM devraient aider les autorités chargées des enquêtes sur les accidents à mettre en œuvre des systèmes de gestion de la qualité harmonisés à l'échelle de l'UE et à les appliquer systématiquement.

Formation

Les députés ont suggéré que la Commission et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) facilitent le développement des capacités ainsi que le partage des connaissances au sein des autorités d'enquête et entre elles en organisant régulièrement des sessions de formation et des certifications sur les nouveaux développements juridiques et technologiques, les techniques et outils spécifiques et les technologies relatives aux navires, à leurs équipements et à leurs opérations. L'AESM devrait disposer de **moyens suffisants** pour organiser des formations spécifiques.

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 spécialisés;
- 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.