

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

*Commission des transports et du tourisme*

PROVISOIRE  
2005/0240(COD)

20.9.2006

**\*\*\*I**

## **PROJET DE RAPPORT**

sur la 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

(COM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Jaromír Kohlíček

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*I Procédure de coopération (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*II Procédure de coopération (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\* Avis conforme  
*majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE*
- \*\*\*I Procédure de codécision (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*\*II Procédure de codécision (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\*III Procédure de codécision (troisième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun*

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

### ***Amendements à un texte législatif***

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en ***gras et italique***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN .....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	8



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la 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 (COM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2005)0590)<sup>1</sup>,
  - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 80, paragraphe 2, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0056/2006),
  - vu l'article 51 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A6-0000/2006),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
  2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
  3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

---

Texte proposé par la Commission

---

Amendements du Parlement

Amendement 1  
CONSIDÉRANT 17 BIS (nouveau)

*(17 bis) 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.*

---

<sup>1</sup> Non encore publiée au JO.

### *Justification*

*Ces directives adoptées en juin par l'OMI (circulaire 2711) peuvent, de l'avis de votre rapporteur, représenter un complément utile à la proposition de directive à l'examen. Elles ont été élaborées en raison du danger croissant de criminalisation des équipages en cas d'accidents maritimes. La directive à l'examen n'a certes pas pour objet de traiter les questions relatives à la responsabilité des accidents, mais les directives de l'OMI contiennent également des principes importants pour les enquêtes techniques.*

### Amendement 2

#### ARTICLE 2, PARAGRAPHE 2, POINT D)

***d) des bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres;*** ***supprimé***

### *Justification*

*Le champ d'application devrait aussi inclure des bateaux de pêche plus petits, étant donné que les accidents les concernant sont fréquents. Étant donné que l'article 5 prévoit qu'une enquête n'est à effectuer qu'après un accident de mer grave ou très grave, il est garanti que le fait d'étendre le champ d'application à ces bateaux n'entraînera pas une multiplication inappropriée du nombre d'enquêtes.*

### Amendement 3

#### ARTICLE 2, PARAGRAPHE 2, POINT E)

***e) des unités fixes de forage au large.*** ***supprimé***

### *Justification*

*La raison pour laquelle les accidents impliquant des unités fixes de forage au large devraient être exclus du champ d'application de la directive à l'examen n'est pas claire. Vu que de tels accidents peuvent avoir des conséquences catastrophales, aussi bien pour l'homme que pour la nature, il convient d'étendre le champ d'application en conséquence.*

### Amendement 4

#### ARTICLE 17 BIS (nouveau)

#### ***Article 17 bis***

***Traitement équitable des gens de mer***

***Les États membres respectent les directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas***

***d'accident maritime.***

*Justification*

*Ces directives adoptées en juin par l'OMI (circulaire 2711) peuvent, de l'avis de votre rapporteur, représenter un complément utile à la proposition de directive à l'examen. Elles ont été élaborées en raison du danger croissant de criminalisation des équipages en cas d'accidents maritimes. La directive à l'examen n'a certes pas pour objectif de traiter les questions relatives à la responsabilité des accidents, mais les directives de l'OMI contiennent également des principes importants pour les enquêtes techniques.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. Remarques préliminaires et historique

La proposition à l'examen fait partie fait partie du troisième paquet de mesures législatives renforçant la sécurité maritime. Cette directive vise à l'élaboration de lignes directrices à l'échelle communautaire concernant l'exécution d'enquêtes techniques et le retour d'expérience après tout événement de mer grave.

Dans son Livre blanc intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix", la Commission avait déjà signalé la nécessité, pour tous les modes de transport, d'effectuer des enquêtes techniques indépendantes. Selon la Commission, ces enquêtes devraient certes être menées au niveau national mais elles devraient suivre une méthodologie européenne. Elles devraient, d'une part, se baser sur une analyse des causes de l'accident, et les résultats devraient, d'autre part, être orientés vers la prévention des risques et les moyens d'améliorer le cadre juridique.

Dans le secteur maritime, les avaries survenues ces derniers temps ont montré clairement la nécessité de prendre des mesures. Il n'est pas toujours évident pour les États membres de mener à bien rapidement des enquêtes techniques après des accidents maritimes graves et de les faire déboucher sur des résultats clairs et utilisables.

À la suite du naufrage du pétrolier Le Prestige, le Parlement européen a créé la commission temporaire sur le renforcement de la sécurité maritime (commission "MARE"). Dans sa résolution, le Parlement a également souligné la nécessité d'une proposition de la Commission concernant les enquêtes sur les accidents maritimes.

Selon le Parlement, la proposition de la Commission devrait mettre en place un système garantissant un échange optimal de résultats d'enquêtes entre les États membres, la Commission et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) tout en préservant l'indépendance de l'enquête.

#### Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

À l'échelon de l'UE, les premières "pierres" juridiques ont déjà été posées concernant les enquêtes sur les accidents maritimes:

La Directive 1999/35/CE établit des principes d'enquête concernant les accidents ou incidents de mer impliquant un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse.

La Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information contient des dispositions sur l'utilisation des "boîtes noires maritimes".

Le Règlement (CE) n° 1406/2002 instituant l'Agence européenne pour la sécurité maritime lui confie certaines tâches dans le contexte des accidents maritimes, à savoir:



- faciliter la coopération entre les États membres et la Commission dans l'élaboration d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents maritimes;
- soutenir les États membres dans les activités relatives aux enquêtes portant sur des accidents maritimes graves;
- procéder à l'analyse des rapports d'enquête déjà établis sur les accidents.

À l'échelon de l'OMI, une résolution (A.849(20)) portant sur l'adoption d'un Code pour la conduite des enquêtes après événements de mer a été adoptée en 1997. Ce code ne contient cependant que des recommandations aux États du pavillon.

Alors que dans le secteur des transports maritimes, en dehors de ces dispositions, il n'existe pas de dispositif contraignant à l'échelon international concernant l'exécution d'enquêtes après des incidents graves, la Communauté dispose depuis 1994 d'un tel dispositif dans le secteur aérien. La directive 94/56/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile est basée sur des principes que l'on retrouve dans la proposition à l'examen.

Pour le secteur ferroviaire, la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer contient dans son chapitre V des dispositions similaires à celles de la proposition de la Commission dans le secteur des transports maritimes.

## **2. Contenu de la proposition**

Il est tout d'abord important de préciser que les enquêtes visées par cette proposition n'ont pas pour objet de déterminer une quelconque responsabilité civile et encore moins de mettre en évidence une faute pénale, mais qu'il s'agit plutôt d'enquêtes techniques visant à élucider les causes des accidents maritimes afin d'en tirer les leçons nécessaires pour l'avenir.

La proposition doit contribuer à l'amélioration de la sécurité maritime grâce à la mise en place d'un cadre, demandant

- des enquêtes de sécurité rapides, et
- des analyses détaillées des accidents et incidents de mer, et assurant
- la communication des conclusions et le cas échéant, l'élaboration de propositions d'actions correctives.

Champ d'application:

La directive s'applique non seulement aux accidents et incidents de mer qui impliquent des navires battant pavillon d'un État membre, mais aussi aux accidents et incidents qui surviennent dans des zones où des États membres sont habilités à exercer leur juridiction (Article 2).

L'essentiel de la proposition est constitué par les articles 4 et 5:

Conformément à ces deux articles, les États membres doivent définir des règles pour la conduite des enquêtes de sécurité sur les accidents ou incidents de mer. Celles-ci doivent être distinctes des enquêtes pénales ou autres conduites pour déterminer les responsabilités ou

attribuer les fautes et ne doivent pas être empêchées ou retardées par ces dernières. Chaque État membre doit par ailleurs s'assurer qu'un organisme d'enquête effectue une enquête après un accident de mer grave ou très grave. Il est tenu de le faire non seulement lorsque l'accident implique un navire battant son pavillon, mais aussi lorsque l'accident est survenu dans les zones sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction ou qu'il touche à des intérêts importants de l'État membre.

Organisme d'enquête (Article 8):

La directive établit l'obligation des États membres de veiller à ce que les enquêtes soient conduites sous la responsabilité d'un organisme d'enquête permanent et impartial. Cet organisme doit être fonctionnellement indépendant des autorités compétentes pour les questions de navigabilité, de certification, de contrôle par l'État du port, etc. Dans les douze mois suivant le jour de l'accident ou de l'incident, un rapport sur les résultats de l'enquête est à publier, en respectant le modèle mentionné dans la directive (Article 14).

Aspects liés à la coopération:

À plusieurs reprises, la directive se penche sur la coopération. À l'article 7, par exemple, des principes de coopération sont établis dans les cas d'accidents graves et très graves; à côté de cela, il est cependant aussi demandé aux États membres d'établir un cadre de coopération permanente (Article 10). Il est également précisé que les États membres coopèrent avec des pays tiers et qu'ils doivent également permettre à ces derniers de participer à des enquêtes (Article 12).

L'article 9 de la directive régit l'utilisation des informations recueillies dans le cadre de l'enquête. En règle générale, celles-ci ne doivent pas être divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité. Les données pertinentes sont à sauvegarder conformément à l'article 13.

La Commission va créer une base de données électronique européenne, appelée "plateforme d'information européenne sur les accidents de mer" (Article 17), à laquelle les organismes d'enquête des États membres transmettent les informations sur les accidents et incidents de mer sous une forme normalisée.

Les États membres peuvent bien sûr prendre des mesures supplémentaires pour la sécurité maritime, à condition que ces mesures ne soient pas contraires à la proposition de directive. Ils doivent fixer des sanctions efficaces et appropriées, applicables aux violations des dispositions nationales adoptées en application de la directive.

### **3. Remarques du rapporteur**

Votre rapporteur est d'avis que l'orientation générale de la proposition est raisonnable et que la plupart des éléments sont intuitivement évidents.

Les points suivants lui semblent en particulier importants:

- Même s'il est compréhensible que la réaction du public, après un accident en mer, soit de poser la question de la responsabilité, du point de vue de la sécurité, la séparation des enquêtes pénales qui est ancrée dans la proposition est un élément indispensable si nous voulons tirer des leçons des événements. Le rapporteur est toutefois aussi d'avis

que la Commission a trouvé la formulation adéquate à l'article premier en précisant bien que les enquêtes effectuées en vertu de la directive n'ont le droit de toucher à des questions de responsabilité que si cela est nécessaire pour atteindre l'objectif de la directive. De l'avis du rapporteur, supprimer complètement cette possibilité, comme proposé par l'Association d'armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et par la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), irait trop loin et limiterait trop les organismes d'enquête.

La même chose est valable pour l'article 9 (non-divulgence des informations), en vertu duquel les informations visées par cet article ne peuvent être divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité que dans les cas où l'autorité judiciaire compétente de l'État concerné décide que l'intérêt que présente leur diffusion l'emporte sur les conséquences négatives que cette diffusion peut avoir sur l'enquête ou sur toute enquête future. Là aussi, l'ECSA et l'ICS s'étaient prononcées en faveur de la suppression de cette possibilité. Votre rapporteur ne partage pas ces réserves quant aux éventuelles décisions des autorités judiciaires; la formulation de la Commission implique un équilibre utile des intérêts.

- Le deuxième point essentiel concerne la mise en place d'un organisme d'enquête permanent et séparé des autres autorités ayant d'autres compétences dans le domaine maritime. Pour votre rapporteur, il est évident que des résultats rapides et fiables ne peuvent être garantis que par un organisme d'enquête permanent; une commission d'enquête ad hoc serait dans de nombreux cas insuffisante. De même, l'utilité d'une indépendance fonctionnelle stricte ne fait, selon lui, aucun doute.

Le rapporteur est d'avis que la conduite d'enquêtes techniques est indispensable dans tous les domaines de l'industrie et des transports. C'est la raison pour laquelle il fait remarquer que des dispositions correspondantes sont également nécessaires dans le domaine de la navigation intérieure.

Dans ses efforts pour obtenir une vue d'ensemble sur tous les aspects couverts par la proposition de la Commission, le rapporteur a entre autres pris contact avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) ainsi qu'avec un certain nombre d'États membres. L'AESM aussi souligne la nécessité de cette proposition de directive.

En ce qui concerne les États membres, votre rapporteur a eu l'impression que le processus de formation de l'opinion sur la proposition de directive était encore en cours. Votre rapporteur n'a pas reçu de commentaires concrets des États membres sur la proposition de la Commission. Ceci est peut-être dû au fait que d'autres dossiers du paquet sur la sécurité maritime, comme c'est également le cas au Conseil, sont encore prioritaires. Il va de soi que les sept propositions du paquet maritime ne peuvent pas être traitées parallèlement par les États membres avec la même intensité. Votre rapporteur espère cependant qu'il ne sera pas durablement accordé une moindre importance à la proposition relative aux enquêtes sur les accidents maritimes par rapport aux autres propositions. Il serait souhaitable que les présidences finlandaise et allemande du Conseil se saisissent du dossier.

Votre rapporteur est d'avis qu'il aurait été utile de disposer d'un peu plus de temps pour la consultation des cercles concernés, mais il estime toutefois qu'il est important que cette

proposition de la Commission soit discutée en même temps que les autres composantes du paquet maritime. C'est la raison pour laquelle votre rapporteur présente son rapport maintenant, et avec seulement quelques amendements, étant donné qu'il n'a jusqu'à présent pas détecté de graves faiblesses dans la proposition de la Commission.

Les amendements concernent d'une part le champ d'application. Votre rapporteur n'estime pas qu'il soit conseillé, comme le propose la Commission, d'exclure du champ d'application les bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres et les unités fixes de forage au large, car la pêche est dangereuse et les accidents fréquents (cf. amendements 2 et 3).

D'autre part, le rapporteur présente deux amendements relatifs aux directives adoptées récemment par l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime. Ces recommandations s'adressant aux États côtiers, aux États du pavillon, aux propriétaires de navires etc. contiennent également des principes importants pour les enquêtes techniques et peuvent renforcer la confiance des gens de mer dans ces enquêtes et ainsi faciliter la coopération entre l'organisme d'enquête et l'équipage (cf. amendements 1 et 4).

Votre rapporteur va poursuivre ses consultations et n'exclut pas la possibilité de présenter d'autres amendements plus tard.