



Bruxelles, le 28 novembre 2023
(OR. en)

15950/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0164(COD)**

**TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258**

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	13015/23
N° doc. Cion:	10115/23
Objet:	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 - Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 1^{er} juin 2023, la Commission a transmis la proposition visée en objet au Parlement européen et au Conseil.
2. La proposition concerne une modification de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 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 Conseil¹.

¹ JO L 131 du 28.5.2009, p. 114.

3. La directive 2009/18/CE établit un système d'enquêtes de sécurité visant à tirer des enseignements des accidents de mer et à éviter que ceux-ci ne se reproduisent. 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 le milieu marin.
4. La révision de la directive poursuit les objectifs spécifiques suivants:
 - améliorer la protection des navires de pêche, de leur équipage et de l'environnement. Les petits navires de pêche d'une longueur inférieure à quinze 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 de navires ne font pas l'objet d'enquêtes systématiques et harmonisées;
 - clarifier les définitions et les dispositions juridiques afin que les organismes d'enquête sur les accidents des États membres enquêtent en temps opportun et de manière harmonisée sur tous les accidents qui justifient une enquête;
 - renforcer la capacité des organismes d'enquête sur les accidents à mener des enquêtes sur les accidents (et à en rendre compte) en temps opportun, avec compétence et en toute indépendance, y compris sur les carburants et les technologies renouvelables et bas carbone; et
 - mettre à jour un certain nombre de définitions et de références à la législation de l'UE et aux règlements de l'OMI en la matière dans un souci de clarté et de cohérence.
5. La Commission a adopté la proposition dans le cadre de son programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) et dans le prolongement immédiat d'une évaluation ex post¹ et d'un bilan de qualité du transport maritime², réalisés en 2018.
6. La proposition est fondée sur les résultats d'une analyse d'impact³ qui a été étayée par une étude d'appui externe. L'analyse d'impact a été présentée et examinée de manière approfondie lors d'une réunion de groupe et n'a pas suscité de préoccupations majeures de la part des délégations.

¹ 9131/18 + ADD 1.

² 9128/18 + ADD 1.

³ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. La proposition était accompagnée d'une analyse d'impact¹. Cette analyse d'impact a été présentée et examinée de manière approfondie lors d'une réunion de groupe. Les observations formulées portaient principalement sur les coûts de certification des systèmes de gestion de la qualité pour les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime et sur le mode de calcul de ces coûts.

II. EXAMEN PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

8. Le 20 juillet 2023, la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a nommé M^{me} Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Pays-Bas) rapporteure. M^{me} Nagtegaal a déposé son projet de rapport le 18 septembre, et un vote de la commission TRAN sur cette proposition est actuellement prévu pour le 7 décembre.
9. Le 20 septembre 2023, le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition². Le 23 juin 2023, le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.

III. ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

10. Le groupe "Transports maritimes" a examiné la proposition lors de plusieurs réunions, à partir de juin 2023. Toutes les délégations ont exprimé leur soutien général aux objectifs de la proposition de la Commission, en vue d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin.
11. Lors de sa réunion du 22 novembre, le Comité des représentants permanents a confirmé qu'il soutenait le dernier compromis et a recommandé au Conseil de dégager une orientation générale lors de la session du Conseil TTE (Transports) du 4 décembre 2023.

¹ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² 13372/23.

12. Afin de permettre aux organismes d'enquête sur les accidents de mener des enquêtes sur les accidents (et d'en rendre compte) de manière similaire dans l'ensemble de l'Union, les travaux ont surtout consisté à clarifier davantage les règles existantes et à les rendre plus cohérentes avec les dispositions réglementaires internationales pertinentes. Plusieurs modifications ont été apportées à la proposition de la Commission, dans le but principal de renforcer les dispositions relatives à l'indépendance des organismes d'enquête sur les accidents et à la confidentialité de leurs conclusions, ainsi que de réduire les charges administratives inutiles. Il y a trois grandes modifications de fond à noter.
13. Premièrement, le libellé du paragraphe 2 de l'article 1^{er} a été remanié afin de préciser que les enquêtes menées par les organismes d'enquête sur les accidents n'ont pas pour objet d'établir les responsabilités ou les fautes. Tous les États membres ont déjà mis en place des cadres juridiques à cette fin; les organismes d'enquête sur les accidents devraient plutôt s'attacher à rendre pleinement compte des causes d'un accident ou incident de mer, sans aucune pression extérieure excessive, afin de tirer des enseignements des accidents de mer et d'éviter que ceux-ci ne se reproduisent. En outre, les dispositions relatives à la confidentialité des informations recueillies par les organismes d'enquête sur les accidents au cours des enquêtes ont été renforcées (article 9), afin également d'éviter les pressions extérieures et de faciliter l'accès aux données qui pourraient être pertinentes pour déterminer les causes des incidents de mer. Dans le même temps, l'article 17 *bis* a été remanié afin de mieux encadrer la participation de la Commission et de l'AESM à la formation et le soutien opérationnel des organismes d'enquête sur les accidents dans la conduite de leurs enquêtes; ce soutien ne devrait être fourni qu'à la demande des autorités responsables des enquêtes et uniquement en l'absence de tout conflit d'intérêts.
14. Deuxièmement, afin de prendre en compte les différents besoins et structures organisationnelles au niveau national, tout en évitant les charges administratives inutiles, le paragraphe 7 de l'article 8 a été modifié afin de permettre à chaque État membre de décider s'il y a lieu ou non de mettre en œuvre un système de gestion de la qualité pour l'autorité nationale responsable des enquêtes de sécurité maritime. Dans le même objectif de réduction de la charge administrative, le texte permet à présent aux organismes d'enquête sur les accidents d'établir des "rapports simplifiés", ce qui réduit la charge de travail dans les situations où l'établissement d'un rapport complet ne présente pas de valeur ajoutée.

15. Troisièmement, l'article 20 a été remanié afin d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués pour adapter les annexes à l'évolution du droit maritime international relatif aux enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, et de faciliter le recueil et le partage de connaissances ainsi que l'établissement de rapports.
16. Enfin, le délai de transposition proposé par la Commission (un an après l'entrée en vigueur de la directive modificative) serait porté à quatre ans.
17. À ce stade de la procédure, la Commission maintient une réserve de procédure sur toutes les modifications apportées à sa proposition.

IV. CONCLUSIONS

18. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil est invité à dégager une *orientation générale* 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, sur la base du compromis figurant à l'annexe du présent rapport.

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 et abrogeant le règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁷,

vu l'avis du Comité des régions⁸,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

⁷ JO C [...] du [...], p. [...].

⁸ JO C [...] du [...], p. [...].

- (1) La directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil⁹ établit les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et prévoit un système d'enquêtes de sécurité. Les accidents maritimes relevant du champ d'application de ladite directive font l'objet d'enquêtes menées par des organismes d'enquête indépendants établis dans les États membres en vue d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin, afin de tirer des enseignements du passé pour éviter de futurs accidents et incidents.
- (2) Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2009/18/CE, des changements sont intervenus au niveau de l'environnement réglementaire international et les technologies ont connu des évolutions. Il convient de tenir compte de ces changements et évolutions ainsi que de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la directive 2009/18/CE.
- (3) La directive 2009/18/CE renvoie à un certain nombre de textes juridiques adoptés par l'Organisation maritime internationale (OMI), qui ont été abrogés, modifiés ou révisés depuis son entrée en vigueur. Ainsi, ladite directive renvoie au "code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" [résolution A.849(20) de l'OMI du 27 novembre 1997], qui a été abrogé par le "code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (code pour les enquêtes sur les accidents)" [résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008] et complété par la résolution A.1075(28) intitulée "Directives destinées à aider les enquêteurs dans l'application du code pour les enquêtes sur les accidents [résolution MSC.255(84)]".
- (4) Le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents introduit de nouvelles définitions, notamment celle de l'"autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime", tandis que d'autres, telle que celle d'"accident grave", sont supprimées. Il y a lieu d'intégrer ces modifications dans la directive 2009/18/CE.
- (5) La directive 2009/18/CE renvoie également à la circulaire MSC-MEPC.Circ.3 de l'OMI de 2008, qui a été remplacée par la circulaire MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 intitulée "Rapports sur les accidents et incidents de mer - Procédures révisées et harmonisées pour l'établissement des rapports" du 18 novembre 2014.

⁹ JO L 131 du 28.5.2009, p. 114.

- (6) Les directives de l'OMI destinées à aider les enquêteurs dans l'application du code pour les enquêtes sur les accidents [A.1075(28)], adoptées le 4 décembre 2013, fournissent des conseils pratiques pour les enquêtes systématiques sur les accidents et incidents de mer et permettent l'élaboration d'analyses efficaces et de mesures préventives. Il y a lieu d'intégrer ces directives dans la directive 2009/18/CE.
- (7) Les navires de pêche d'une longueur inférieure à quinze mètres étant actuellement exclus du champ d'application de la directive 2009/18/CE, la conduite d'enquêtes sur les accidents de mer impliquant de tels navires de pêche n'est ni systématique ni harmonisée. Ces navires sont davantage exposés au chavirement, et il est relativement fréquent que des membres d'équipage chutent par-dessus bord. Par conséquent, il convient de protéger ces navires de pêche, leurs équipages et l'environnement en introduisant une évaluation préliminaire des accidents de mer très graves impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à quinze mètres afin de déterminer si les autorités devraient ouvrir une enquête de sécurité en tenant compte, entre autres, des éléments de preuve disponibles et de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité conduisent à la prévention de futurs accidents et incidents.
- (7 bis) La présente directive ne devrait pas empêcher les États membres d'établir des règles nationales pour enquêter sur les accidents ou incidents de mer impliquant un type de navire transportant douze passagers ou moins ou se livrant à d'autres activités commerciales.
- (8) Certaines définitions figurant dans la directive 2009/18/CE ne sont pas claires. La définition de la longueur d'un navire de pêche devrait être précisée, en particulier lorsque l'approche adoptée par les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime et leurs obligations en la matière varient en fonction de la longueur du navire de pêche.
- (9) Le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents fait référence à un événement ou à une série d'événements qui se sont produits "en rapport direct avec l'exploitation d'un navire". Cette notion fait l'objet de divergences importantes et devrait être clarifiée. Ces divergences ont une incidence sur les actions des autorités responsables des enquêtes sur les accidents, notamment en ce qui concerne les accidents dans les ports, les possibilités d'enquêtes conjointes et la collecte de données sur les accidents et les enquêtes.

- (10) Le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents dispose que, lorsqu'un accident de mer très grave se produit, une enquête de sécurité maritime doit être menée. Toutefois, il n'existe pas de règles concernant le délai qui doit s'écouler entre un accident et un décès résultant de cet accident pour que ce décès donne lieu à un accident de mer très grave devant faire l'objet d'une enquête. Par conséquent, la directive 2009/18/CE devrait prévoir de telles règles.
- (11) Le personnel ainsi que les moyens opérationnels dont disposent les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime varient considérablement d'un État membre à un autre, ce qui se traduit par un manque d'efficacité et des incohérences entre les enquêtes et les rapports sur les accidents de mer. Dès lors, la Commission, assistée de l'Agence européenne pour la sécurité maritime ("AESM"), devrait fournir un appui analytique hautement spécialisé pour chaque enquête (compétences non techniques), ainsi que des outils et équipements d'analyse (matériel).
- (12) À la lumière des observations qui ont été formulées, l'AESM devrait organiser une formation sur des techniques spécifiques et sur les nouvelles évolutions et technologies susceptibles d'être utiles pour les enquêtes sur les accidents à l'avenir. Cette formation devrait être axée, entre autres, sur les carburants renouvelables et bas carbone, qui présentent un intérêt particulier à la lumière du paquet "Ajustement à l'objectif 55", et sur l'automatisation, ainsi que sur les dispositions du règlement général sur la protection des données ("RGPD").
- (12 *bis*) L'indépendance des enquêtes de sécurité maritime doit être garantie en toutes circonstances et toutes les parties concernées par ces enquêtes, y compris les entreprises, institutions ou organismes publics ou privés, devraient être libres de tout conflit d'intérêts.

- (14) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des dispositions de la présente directive concernant la liste des textes de l'OMI entrant dans son champ d'application, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾.
- (14 bis) Afin d'adapter les annexes 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, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'article 14, paragraphe 4, et l'article 17, paragraphe 5, de la présente directive. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"*. Le cadre de coopération permanente établi par la présente directive devrait notamment être associé à ces consultations. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (15) Compte tenu du cycle complet des visites effectuées par l'AESM dans les États membres afin de contrôler l'application de la présente directive, la Commission devrait évaluer la mise en œuvre de la présente directive au plus tard le [*dix ans après son entrée en vigueur, conformément à l'article 23*] et faire rapport au Parlement européen et au Conseil à ce sujet. Les États membres devraient coopérer avec la Commission afin de recueillir toutes les informations nécessaires à l'évaluation.

¹⁰ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (16) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir 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, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (17) Il y a donc lieu de modifier la directive 2009/18/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modification de la directive 2009/18/CE

La directive 2009/18/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Les enquêtes menées en vertu de la présente directive n'ont pas pour objet d'établir les responsabilités ou les fautes, de sorte qu'aucune faute ou responsabilité n'est établie d'après les conclusions de ces enquêtes. Les États membres veillent à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime (ci-après dénommées "autorités responsables des enquêtes") ne soient pas empêchées, partiellement ou totalement, de rendre pleinement compte des causes d'un accident ou incident de mer.";

2) L'article 2, paragraphe 2, est modifié comme suit:

a) *(supprimé)*

b) le point d) est supprimé;

3) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

"Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive:

- "1. on entend par "code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents" le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer annexé à la résolution MSC.255(84) du Comité de la sécurité maritime de l'OMI, dans sa version actualisée;
2. on entend par "directives de l'OMI destinées à aider les enquêteurs dans l'application du code pour les enquêtes sur les accidents" les directives adoptées par l'Assemblée de l'OMI au moyen de la résolution A.1075(28) du 4 décembre 2013, dans leur version actualisée;
3. les termes suivants s'entendent conformément aux définitions figurant dans le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents:
 - a) "accident de mer";
 - b) "accident de mer très grave";
 - c) "incident de mer";
 - d) "enquête de sécurité maritime";
 - e) "autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime";
 - f) "État responsable de l'enquête de sécurité maritime";
 - g) "État ayant d'importants intérêts en jeu";
 - h) "blessure grave";

4. on entend par "directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer" les directives annexées à la résolution LEG.3(91) du Comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le Conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296^e session, tenue du 12 au 16 juin 2006;
5. les termes "navire roulier à passagers" et "engin à passagers à grande vitesse" s'entendent conformément aux définitions figurant à l'article 2 de la directive (UE) 2017/2110¹¹;
6. les termes "enregistreur des données du voyage" (ci-après dénommé "VDR") et "enregistreur des données du voyage simplifié" (ci-après dénommé "S-VDR") s'entendent conformément à la définition figurant dans les résolutions MSC.333(90) et MSC.163(78) du Comité de la sécurité maritime de l'OMI dans leurs versions actualisées, complétées par les normes de performance pertinentes de l'OMI en fonction de la date d'installation à bord, sans préjudice de la législation de l'Union;
7. on entend par "recommandation de sécurité" toute proposition faite, notamment à des fins d'enregistrement et de contrôle, par:
 - a) l'autorité responsable des enquêtes de l'État qui effectue ou dirige l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant, par
 - b) par la Commission sur la base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées.
8. le terme "longueur d'un navire de pêche" s'entend conformément à la définition figurant à l'article 2 du règlement (UE) 2017/1130¹²;

¹¹ Directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil (JO L 315 du 30.11.2017, p. 61).

¹² Règlement (UE) 2017/1130 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2017 définissant les caractéristiques des navires de pêche (JO L 169 du 30.6.2017, p. 1).

9. on entend par "blessure mortelle" toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les quinze jours qui suivent la date de cet accident, si les informations correspondantes sont disponibles.";

4) L'article 4 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) soient distinctes des enquêtes pénales ou d'autres enquêtes menées parallèlement pour établir les responsabilités ou les fautes, et que les autorités responsables des enquêtes soient en mesure de rendre compte des résultats d'une enquête de sécurité maritime sans instructions ni interférences de la part de personnes, d'organisations ou de parties susceptibles d'être affectées par ses résultats.";

b) au paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) une coordination des activités de leurs autorités responsables des enquêtes respectives dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif de la présente directive.";

5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

"Article 5

Obligation d'enquêter

1. Chaque État membre fait en sorte que l'autorité responsable des enquêtes visée à l'article 8 effectue une enquête de sécurité après un accident de mer très grave:

a) impliquant un navire battant son pavillon, quel que soit le lieu de l'accident;

b) se produisant dans sa mer territoriale ou ses eaux intérieures telles que définies dans la CNUDM, quel que soit le pavillon du ou des navires impliqués dans l'accident; ou

c) touchant d'importants intérêts de l'État membre, quels que soient le lieu de l'accident et le pavillon du ou des navires impliqués.

2. Dans le cas d'un navire de pêche d'une longueur inférieure à quinze mètres, l'autorité responsable des enquêtes effectue une évaluation préalable de l'accident de mer très grave afin de déterminer s'il y a lieu ou non de mener une enquête de sécurité.

Dans les cas où l'autorité responsable des enquêtes décide de ne pas effectuer d'enquête de sécurité concernant un accident de mer très grave impliquant un navire de pêche d'une longueur inférieure à quinze mètres, les motifs de cette décision sont enregistrés et notifiés conformément à l'article 17, paragraphe 3.

3. Dans les décisions visées au paragraphe 2, l'autorité responsable des enquêtes tient compte des éléments de preuve disponibles et de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité permettent de prévenir de futurs accidents et incidents. Dans le cas de tout autre accident ou incident de mer, l'autorité responsable des enquêtes décide d'effectuer ou non une enquête de sécurité.

4. La portée et les modalités pratiques de la conduite d'enquêtes de sécurité sont déterminées par l'autorité responsable des enquêtes de l'État principalement responsable de l'enquête, en collaboration avec les autorités équivalentes des autres États ayant d'importants intérêts en jeu, de la manière qui lui semble la plus adaptée pour atteindre l'objectif de la présente directive et de façon à prévenir de futurs accidents ou incidents.

5. Lorsqu'elle mène des enquêtes de sécurité, l'autorité responsable des enquêtes suit les directives de l'OMI destinées à aider les enquêteurs dans l'application du code pour les enquêtes sur les accidents. Les enquêteurs peuvent s'écarter de ces directives lorsque, selon leur jugement professionnel, cela est justifié en raison de la nécessité d'atteindre les objectifs de l'enquête. La Commission peut adopter des recommandations pour la mise en œuvre de ces directives, en tenant compte des enseignements pertinents tirés des enquêtes de sécurité, et après consultation des autorités responsables des enquêtes en liaison avec le cadre de coopération permanente défini à l'article 10.

6. Pour décider si un accident ou un incident de mer se produisant 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 fait donc l'objet d'une enquête de sécurité, les États membres, conformément à leur droit national, accordent une attention particulière au rôle et à la pertinence 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 par rapport à celle-ci.

7. Une enquête de sécurité est ouverte sans tarder après que l'accident ou l'incident de mer s'est produit et, en tout état de cause, dans un délai de deux mois maximum.

8. Si, au cours d'une enquête de sécurité maritime, il apparaît qu'une infraction a été commise en vertu des articles 3, 3 *bis*, 3 *ter* ou 3 *quater* de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (1988), dans sa version actualisée, l'autorité responsable des enquêtes, tenant compte du droit national, en informe immédiatement les autorités de sûreté maritime de l'État membre ou des États membres et de tout pays tiers concerné.";

6) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

"Article 6

Obligation de notification

Un État membre exige, dans le cadre de son système juridique, que les autorités compétentes ou les parties concernées, ou les deux, notifient sans tarder à son autorité responsable des enquêtes tous les accidents et incidents qui relèvent du champ d'application de la présente directive.";

7) L'article 7 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"La conduite d'enquêtes de sécurité parallèles sur le même accident ou incident de mer est strictement limitée aux cas exceptionnels. Dans de tels cas, les États membres notifient à la Commission les motifs de telles enquêtes parallèles. Les États membres conduisant des enquêtes de sécurité parallèles coopèrent entre eux. En particulier, les autorités responsables des enquêtes concernées échangent toutes les informations pertinentes collectées lors de leurs enquêtes respectives, notamment afin d'élaborer, autant que possible, des conclusions communes.";

b) le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

"1 *bis*. Au cours de l'enquête de sécurité maritime, les États membres ayant d'importants intérêts en jeu aident, dans la mesure du possible, le ou les États membres menant les enquêtes de sécurité maritime à accéder aux informations pertinentes pour l'enquête de sécurité maritime. L'enquêteur ou les enquêteurs qui effectuent une enquête de sécurité maritime peuvent également se voir accorder l'accès aux informations détenues par les inspecteurs des services publics, les garde-côtes, les opérateurs de services de trafic maritime, les pilotes et les autres membres du personnel maritime de l'État ayant d'importants intérêts en jeu, conformément à son droit national.";

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. 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 est 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 s'est produit ou, si celui-ci s'est produit dans d'autres eaux, par le dernier État membre visité par ledit navire roulier à passagers. Cet État 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 principalement responsable de l'enquête ait été désigné d'un commun accord.";

8) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

"Article 8

Autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime

1. Les États membres veillent à ce que les enquêtes de sécurité maritime soient menées sous la responsabilité d'une autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime 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 pour respecter les obligations qui leur incombent au titre de la présente directive.

Cela n'exclut ni la désignation appropriée d'enquêteurs possédant les compétences spécialisées nécessaires pour participer à une enquête de sécurité maritime à titre temporaire, ni le recours à des consultants pour fournir des avis d'experts sur tout aspect d'une enquête de sécurité maritime.

Afin de mener une enquête de sécurité de manière objective, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime est indépendante, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie dont les intérêts pourraient être incompatibles avec la tâche qui lui est confiée.

Les États membres sans littoral n'ayant ni navires, ni bateaux battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive désignent un service responsable indépendant pour collaborer à l'enquête de sécurité menée en vertu de l'article 5, paragraphe 1, point c).

2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime veille à ce que les différents enquêteurs aient des compétences opérationnelles et une expérience pratique dans les domaines ayant trait à leurs fonctions normales d'enquête. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime garantit en outre un accès rapide à l'expertise requise, s'il y a lieu.

3. Les activités confiées à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité maritime, notamment à des fins de prévention, pour autant que ces activités ne nuisent pas à son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou de normalisation.

4. Les États membres, agissant dans le cadre de leurs systèmes juridiques respectifs, veillent à ce que les enquêteurs travaillant pour leur autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime, ou pour toute autre autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime à laquelle ils ont délégué la conduite de l'enquête de sécurité maritime, le cas échéant en collaboration avec les autorités responsables des enquêtes judiciaires, reçoivent toute information pertinente pour la conduite de l'enquête de sécurité maritime et soient donc autorisés à:

- a) accéder à tous les secteurs concernés ou au lieu de l'accident quel qu'il soit, ainsi qu'à tout navire, épave ou structure, y compris la cargaison, les équipements ou les débris;
- b) assurer immédiatement l'établissement de la liste des preuves ainsi que la recherche et l'enlèvement contrôlés des épaves, débris ou autres éléments ou matières aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) demander l'examen ou l'analyse des éléments visés au point b) et avoir libre accès aux résultats de ces examens ou analyses;
- d) consulter librement et pouvoir copier et utiliser toutes les informations et données enregistrées présentant de l'intérêt, y compris les données recueillies par le VDR ou le S-VDR, se rapportant à un navire, à un service de trafic maritime, à un voyage, à une cargaison, à un équipage ou à tout autre objet ou à toute autre personne, situation ou circonstance;
- e) avoir libre accès aux résultats de l'examen des corps des victimes ou aux résultats des analyses des prélèvements effectués sur ces corps;
- f) demander et obtenir le libre accès aux résultats de l'examen des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire ou de toute autre personne concernée, ou à ceux des analyses faites à partir des prélèvements effectués sur ces personnes;

- g) auditionner les témoins en l'absence de toute personne qui pourrait être considérée comme ayant intérêt à compromettre l'enquête de sécurité;
- h) obtenir les registres des visites et les informations utiles détenues par l'État du pavillon, les armateurs, les sociétés de classification ou toute autre partie concernée, quand ces parties ou leurs représentants sont établis dans l'État membre;
- i) demander l'aide des autorités compétentes des États concernés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon et de l'État du port, les garde-côtes, les opérateurs des services de trafic maritime, les équipes de recherche et de sauvetage, les pilotes et le personnel d'autres services portuaires ou maritimes.

5. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime est autorisée à agir immédiatement lorsqu'elle est informée d'un accident, quel que soit le moment, et à obtenir des moyens suffisants pour exercer ses fonctions en toute indépendance. Ses enquêteurs ont un statut leur procurant les garanties d'indépendance requises.

6. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime peut combiner les tâches qui lui incombent en vertu de la présente directive avec le travail d'enquête sur des événements autres que des accidents de mer, pour autant que ces enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

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

9) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

"Article 9

Confidentialité

1. Sans préjudice du règlement (UE) 2016/679, les États membres, agissant dans le cadre de leur système juridique, veillent à ce que les registres ci-après ne soient pas mis à disposition à des fins autres que l'enquête de sécurité maritime, à moins que l'autorité compétente de l'État membre concerné ne constate qu'il existe un intérêt public supérieur justifiant leur divulgation, y compris dans les cas où il est conclu que les avantages de la divulgation l'emportent sur les incidences négatives nationales et internationales qu'une telle action pourrait avoir sur cette enquête de sécurité ou sur toute enquête de sécurité future:

- a) toutes les déclarations recueillies auprès de personnes par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime au cours de l'enquête de sécurité maritime;
- b) les registres révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité maritime;
- c) les informations recueillies par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime qui revêtent un caractère particulièrement sensible et personnel, notamment les informations sur la santé des personnes;
- d) les éléments produits ultérieurement au cours de l'enquête de sécurité maritime tels que des notes, des projets, des avis écrits par les enquêteurs, des opinions exprimées au cours de l'analyse des informations;
- e) les informations et les éléments de preuve fournis par des enquêteurs provenant d'autres États membres ou de pays tiers conformément aux normes internationales et pratiques recommandées, si leur autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime le demande;
- f) la rédaction de rapports intermédiaires, concis ou finaux;

- g) toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation du navire;
- h) les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de trafic maritime, y compris leurs rapports et analyses destinés à des fins internes.

2. Les enregistrements de l'enregistreur des données du voyage et de l'enregistreur des données du voyage simplifié issus d'une enquête de sécurité maritime ne sont pas mis à disposition ou utilisés à des fins autres que celles de l'enquête de sécurité maritime ou de la sécurité du navire, sauf lorsque ces enregistrements sont anonymisés ou divulgués dans le cadre de procédures sécurisées.

3. Aux fins visées au paragraphe 1, seules les données strictement nécessaires peuvent être divulguées.

4. Les États membres peuvent décider de limiter les cas dans lesquels une telle décision de divulgation peut être prise, tout en respectant le droit de l'Union.";

10) L'article 10 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les États membres établissent, en étroite collaboration avec la Commission, un cadre de coopération permanente autorisant leurs autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime respectives à coopérer entre elles dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif de la présente directive.";

b) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

a) la phrase introductive et le point a) sont remplacés par le texte suivant:

"3. Au sein du cadre de coopération permanente, les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime des États membres conviennent, en particulier, des meilleures manières de coopérer en vue:

a) de permettre aux autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime de partager des installations, du matériel et des équipements pour l'examen technique de l'épave et de l'équipement d'un navire et d'autres objets utiles aux enquêtes de sécurité, notamment pour l'extraction et l'analyse d'informations recueillies par les VDR ou S-VDR et autres appareils électroniques.";

b) les points h) et i) sont remplacés par le texte suivant:

h) de promouvoir la collaboration avec les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime de pays tiers et avec les organisations internationales chargées des enquêtes sur les accidents de mer dans les domaines relevant de la présente directive;

i) de communiquer toute information pertinente aux autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime qui mènent des enquêtes de sécurité maritime.";

10 *bis*) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. La coopération d'un État membre à une enquête de sécurité maritime effectuée par un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu est sans préjudice des obligations découlant de la présente directive qui concernent la conduite des enquêtes de sécurité maritime et les rapports d'enquête. Lorsqu'un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu conduit une enquête de sécurité maritime à laquelle participent un ou plusieurs États membres, ces derniers peuvent décider de ne pas mener une enquête de sécurité maritime en parallèle, à condition que l'enquête de sécurité maritime dirigée par le pays tiers soit conduite conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer. Dans ce cas, les dispositions de l'article 14 ne sont pas applicables aux autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime des États membres.";

10 *ter*) À l'article 13, le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) sauvegarder toutes les informations provenant de cartes marines, journaux de bord, enregistrements électroniques et magnétiques et bandes vidéo, notamment les informations recueillies par les VDR ou S-VDR et autres appareils électroniques, portant sur la période antérieure, concomitante et postérieure à l'accident;"

- 11) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

"Article 14

Rapports sur les accidents

1. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la présente directive donnent lieu à la publication d'un rapport d'accident présenté selon un modèle défini par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime compétente et conformément aux sections pertinentes de l'annexe I.

Les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime peuvent décider qu'une enquête de sécurité maritime donne lieu à la publication d'un rapport concis dans les cas suivants:

- a) l'enquête de sécurité ne concerne pas un accident de mer très grave; ou
- b) l'accident de mer et les conclusions ne sont pas susceptibles de conduire à la prévention de futurs accidents et incidents.

2. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime mettent tout en œuvre pour présenter au public, et en particulier au secteur maritime, le rapport d'accident visé au paragraphe 1, y compris ses conclusions et toute recommandation éventuelle, dans les douze mois suivant le jour de l'accident. Si, dans le cas d'un accident très grave, il est impossible de présenter le rapport d'accident final dans ce délai, un rapport d'accident intermédiaire est publié dans les douze mois suivant le jour de l'accident.

3. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime de l'État principalement responsable de l'enquête envoie une copie du rapport final ou du rapport intermédiaire à la Commission. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime tient compte des observations techniques que la Commission pourrait formuler sur les rapports finaux, en n'affectant pas la substance des conclusions, afin d'améliorer la qualité du rapport d'accident de la manière la mieux à même d'atteindre l'objectif de la présente directive.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 20 afin de modifier ou de compléter les parties relatives aux informations factuelles, à la description et à l'analyse de l'annexe I.";

12) L'article 15 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les États membres veillent à ce que les recommandations de sécurité formulées par les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime soient dûment prises en considération par leurs destinataires et, le cas échéant, fassent l'objet d'un suivi adéquat dans le respect du droit de l'Union et du droit international.";

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. S'il y a lieu, une autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime ou la Commission formule des recommandations de sécurité en se fondant sur une analyse succincte des données et sur les résultats globaux des enquêtes de sécurité maritime menées.";

13) À l'article 16, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Sans préjudice de son droit de lancer une alerte précoce, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime d'un État membre, si elle estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau de l'Union pour prévenir d'autres accidents, informe sans tarder la Commission, à n'importe quel stade de l'enquête de sécurité maritime, de la nécessité de lancer une alerte précoce.";

14) L'article 17 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

"2 bis. Les États membres notifient dans la base de données EMCIP tous les accidents et incidents de mer conformément au modèle figurant à l'annexe II et, lorsqu'une enquête de sécurité maritime est menée, fournissent les données résultant des enquêtes de sécurité maritime conformément au schéma de la base de données EMCIP. Pour les navires de pêche d'une longueur inférieure à quinze mètres, seuls les rapports sur les accidents de mer très graves sont requis. Lorsque des accidents de mer très graves impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à quinze mètres ne font pas l'objet d'une enquête, il y a lieu d'en indiquer les raisons.";

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime des États membres signalent tous les accidents de mer très graves à l'EMCIP. Les États membres peuvent désigner librement l'autorité ou les autorités nationales compétentes pour signaler tous les autres accidents et incidents de mer. Lorsque la Commission a connaissance d'un accident ou incident de mer, elle en informe les autorités nationales compétentes.";

c) le paragraphe suivant est inséré:

"5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 20 afin de modifier ou de compléter l'annexe II en ce qui concerne les informations à fournir dans ladite annexe afin de tenir compte des modifications apportées par l'OMI au code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents ou aux directives connexes de l'OMI.";

- 15) Le nouvel article suivant est inséré:

"Article 17 bis

Formation et soutien opérationnel

1. À la demande expresse des autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime, la Commission facilite le développement des capacités ainsi que le partage des connaissances au sein des autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime et entre elles en dispensant une formation sur les nouvelles évolutions juridiques et technologiques, les techniques, outils et technologies spécifiques relatifs aux navires, à leurs équipements et à leurs opérations.
2. À la demande des autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime des États membres, et en supposant qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts, la Commission apporte un soutien opérationnel à ces États membres dans la conduite de leurs enquêtes de sécurité maritime. Ce soutien peut inclure la fourniture d'outils ou d'équipements analytiques spécialisés, ainsi que d'une expertise spécifique dont les autorités responsables des enquêtes de sécurité marine n'ont pas généralement besoin, pour autant que leur indépendance soit garantie.";

- 16) L'article 19 est remplacé par le texte suivant:

"Article 19

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.";

17) L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

"Article 20

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 14, paragraphe 4, et à l'article 17, paragraphe 5, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [*date d'entrée en vigueur de l'acte législatif de base*].
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 14, paragraphe 4, et à l'article 17, paragraphe 5, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 14, paragraphe 4, et de l'article 17, paragraphe 5, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.";

- 18) L'article 23 est remplacé par le texte suivant:

"Article 23

Examen de la mise en œuvre

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et le respect de la présente directive au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant à dix ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative].";

- 19) À l'article 24, le paragraphe suivant est ajouté:

"3. Le règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission est abrogé avec effet à la date d'expiration du délai de transposition de la présente directive tel que défini à l'article 2, paragraphe 1, de la directive... [insérer la référence à la directive modificative]."

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.
2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président/La présidente

Par le Conseil

Le président/La présidente
