Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

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

Le Parlement européen a adopté par 614 voix pour, 18 voix contre et 10 abstentions, une résolution législative modifiant la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE.

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

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

Appels de détresse : ceux-ci devraient rester dans le champ d'application de la directive, comme l'avait initialement proposé la Commission. Par « appel de détresse », on entend un signal lancé par un navire, ou les informations de toute source selon lesquelles un navire, ou les personnes se trouvant à bord d'un navire ou provenant d'un navire, sont en détresse en mer.

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

Accidents graves : les enquêtes de sécurité devraient être obligatoires en cas d'accidents graves - et pas seulement « très graves ». Outre enquêter sur les accidents graves et très graves, l'organisme d'enquête visé à la directive, après avoir établi les circonstances de l?accident, devra décider de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité dans le cas d'un accident de moindre gravité, d'un incident de mer ou d'un appel de détresse. Dans sa décision, l'organisme d'enquête devrait tenir compte de la gravité de l'accident ou de l'incident, du type de navire et/ou de marchandises impliqué dans l'appel de détresse, et de toute demande des autorités de recherche et de sauvetage.

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

Lancement des enquêtes : une enquête de sécurité devrait être ouverte dès que possible après la survenance de l'accident ou de l'incident de mer et, en tout état de cause, dans un délai de deux mois au plus. Les États membres doivent veiller à ce que les enquêtes de sécurité soient distinctes des enquêtes pénales ou d'autres enquêtes menées parallèlement pour déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes, seules les conclusions ou recommandations formulées à l'issue des enquêtes engagées en vertu de la présente directive pouvant être utilisées dans des enquêtes judiciaires.

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

Indépendance des organismes d'enquête : les députés estiment que l'indépendance fonctionnelle devrait être clairement définie, comme dans la proposition de la Commission. Ainsi, l?organisme d'enquête doit être fonctionnellement indépendant, notamment, des autorités nationales compétentes pour les questions de navigabilité, de certification, d'inspection, d'armement, de sécurité de la navigation, de maintenance, de contrôle du trafic maritime, de contrôle par l'État du port et d'exploitation des ports maritimes, des organismes procédant à des enquêtes aux fins d'établir les responsabilités ou d'appliquer la loi et, d'une manière générale, de toute autre partie dont les intérêts pourraient être incompatibles avec la tâche qui lui a été confiée.

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

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

Rapport : tous les trois ans, la Commission devrait présenter au Parlement européen un rapport faisant état tant du degré d'application et de respect des dispositions de la directive que des progrès jugés nécessaires à la lumière des recommandations figurant dans le rapport.

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