Parlement européen
2019-2024

Commission des transports et du tourisme

2023/0164(COD)

18.9.2023

***I
PROJET DE RAPPORT

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
(COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteure: Caroline Nagtegaal

Légende des signes utilisés

*	Procédure de consultation
***	Procédure d'approbation
***I	Procédure législative ordinaire (première lecture)
***II	Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
***III	Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des ***italiques gras*** dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des ***italiques gras*** dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des ***italiques gras*** dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en ***italiques gras***. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ▌ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en ***italiques gras*** le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.
Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

Page

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN 4

EXPOSÉ DES MOTIFS 17

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

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
(COM2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

– vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2023)0270),

– vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 100, paragraphe 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C9-0189/2023),

– vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

– vu l'avis du Comité économique et social européen du...[1],

– vu l'avis du Comité des régions du ...[2],

– vu l'article 59 de son règlement intérieur,

– vu l'avis de la commission de la pêche,

– vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A9-0000/2023),

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;

3. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil, à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Amendement 1

Proposition de directive
Considérant 7

[1] Non encore paru au Journal officiel.
[2] Non encore paru au Journal officiel.

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Les navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 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 pas systématique ni harmonisée. ***Ces navires sont plus exposés au chavirement et il est relativement fréquent que des membres d'équipage chutent par-dessus bord. Il est donc nécessaire de protéger ces navires de pêche, leurs équipages et l'environnement en prévoyant*** une évaluation préalable des accidents de mer très graves impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres afin de déterminer si les autorités doivent ouvrir une enquête de sécurité.	(7) Les navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 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 pas systématique ni harmonisée. ***Il serait avantageux, en vue de la protection de ces navires de pêche et de leurs équipages, de rendre possible*** une évaluation préalable des accidents de mer très graves impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres afin de déterminer si les autorités doivent ouvrir une enquête de sécurité. ***Toutefois, la Commission devrait procéder à une évaluation ex ante et à une analyse coûts-avantages de l'extension du champ d'application aux navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, afin d'éviter de faire peser des charges administratives sur les autorités nationales responsables des enquêtes.***

Or. en

Amendement 2

Proposition de directive
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) À la lumière des observations qui viennent d'être formulées, l'AESM devrait organiser des ***formations*** sur des techniques spécifiques et sur les nouvelles évolutions et technologies susceptibles d'être utiles pour les enquêtes sur les accidents à l'avenir. Ces formations devraient se concentrer, entre autres, sur les carburants renouvelables et bas carbone, qui présentent un intérêt particulier dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55», et sur l'automatisation, ainsi que sur les règles du	(12) À la lumière des observations qui viennent d'être formulées, l'AESM devrait ***régulièrement*** organiser des ***séances de formation et des programmes de certification*** sur des techniques spécifiques et sur les nouvelles évolutions et technologies susceptibles d'être utiles pour les enquêtes sur les accidents à l'avenir. Ces formations devraient se concentrer, entre autres, sur les carburants renouvelables et bas carbone, qui présentent un intérêt particulier dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif

règlement général sur la protection des données («RGPD»).

55», et sur l'automatisation, ainsi que sur les règles du règlement général sur la protection des données («RGPD»).

Or. en

Amendement 3

Proposition de directive
Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(14 bis) Afin de garantir que les annexes sont à jour, il conviendrait 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'adaptation des annexes aux modifications du droit maritime international, tel qu'encadré par l'OMI. 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»*. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts devraient systématiquement avoir accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

Or. en

Amendement 4

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point b

Directive 2009/18/CE
Article 2 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) le point d) est ***supprimé;***	b) le point d) est ***remplacé par le texte suivant:***
	d) navires de pêches d'une longueur inférieure à 15 mètres, sauf si l'autorité responsable des enquêtes décide de ne pas mener d'enquête de sécurité sur la base d'une évaluation préliminaire.

Or. en

Amendement 5

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/18/CE
Article 5 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Dans le cas d'un navire de pêche d'une longueur inférieure à 15 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 le cas d'un navire de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, l'autorité responsable des enquêtes ***peut effectuer*** 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.

Or. en

Amendement 6

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/18/CE
Article 5 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Lorsque 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	***supprimé***

à 15 mètres, les motifs de cette décision sont enregistrés et notifiés conformément à l'article 17, paragraphe 3.

Or. en

Amendement 7

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/18/CE
Article 5 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. 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, une attention particulière est accordée au rôle et à la pertinence de la structure, de l'équipement, des procédures, de l'équipage et de la gestion du navire par rapport à l'activité entreprise.	6. 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, une attention particulière est accordée au rôle et à la pertinence de la structure, de l'équipement, des procédures, de l'équipage et de la gestion du navire par rapport à l'activité entreprise. ***Si nécessaire, une liste de contrôle en matière de santé et de sécurité est remplie.***

Or. en

Amendement 8

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/18/CE
Article 5 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7. Une enquête de sécurité est 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 maximum.	7. Une enquête de sécurité est 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 ***d'un*** mois maximum.

Or. en

Amendement 9

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point a
Directive 2009/18/CE
Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	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 ***en temps utile*** toutes les informations collectées lors de leurs enquêtes respectives, notamment afin d'élaborer, autant que possible, des conclusions communes.

Or. en

Amendement 10

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point b
Directive 2009/18/CE
Article 7 – paragraphe 1 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1 bis. Au cours de l'enquête de sécurité maritime, les États ayant d'importants intérêts en jeu aident, dans la mesure du possible, le ou les États membres menant les enquêtes en matière 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 doivent également pouvoir contacter les inspecteurs des services publics, les garde-côtes, les opérateurs de services de trafic maritime, les pilotes et les autres membres du personnel maritime	1 bis. Au cours de l'enquête de sécurité maritime, les États ayant d'importants intérêts en jeu aident, dans la mesure du possible, le ou les États membres menant les enquêtes en matière de sécurité maritime à accéder ***à toutes les*** informations ***en vue de*** l'enquête de sécurité maritime. L'enquêteur ou les enquêteurs qui effectuent une enquête de sécurité maritime doivent également pouvoir contacter les inspecteurs des services publics, les garde-côtes, les opérateurs de services de trafic maritime, les pilotes et les autres membres du

de l'État ayant d'importants intérêts en jeu.	personnel maritime de l'État ayant d'importants intérêts en jeu.

Or. en

Amendement 11

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Directive 2009/18/CE
Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Afin de mener une enquête de sécurité de manière objective, l'autorité responsable des enquêtes 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.	Afin de mener une enquête de sécurité de manière objective ***et d'éviter tout conflit d'intérêts***, l'autorité responsable des enquêtes 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.

Or. en

Amendement 12

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Directive 2009/18/CE
Article 8 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Les activités confiées à l'autorité responsable des enquêtes ***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.	3. Les activités confiées à l'autorité responsable des enquêtes ***sont*** étendues à la collecte***,*** à l'analyse ***et au traitement des*** 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.

Or. en

Amendement 13

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Directive 2009/18/CE
Article 8 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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, ou pour toute autre autorité responsable des enquêtes à laquelle ils ont délégué la conduite de l'enquête de sécurité maritime, en collaboration avec, le cas échéant, les autorités chargées des enquêtes judiciaires reçoivent toute information ***pertinente*** pour la conduite de l'enquête de sécurité maritime et soient donc autorisés à:	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, ou pour toute autre autorité responsable des enquêtes à laquelle ils ont délégué la conduite de l'enquête de sécurité maritime, en collaboration avec, le cas échéant, les autorités chargées des enquêtes judiciaires***,*** reçoivent toute information ***et tout moyen technologique pertinents*** pour la conduite de l'enquête de sécurité maritime et soient donc autorisés à:

Or. en

Amendement 14

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 8
Directive 2009/18/CE
Article 8 – paragraphe 4 – point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	i bis) demander l'aide de la Commission et de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), conformément à l'article 17 bis, paragraphe 2.

Or. en

Amendement 15

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 15
Directive 2009/18/CE
Article 17 bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. La Commission ***facilite*** le développement des capacités ainsi que le partage des connaissances au sein des autorités responsables des enquêtes 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.	1. 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 responsables des enquêtes et entre elles en dispensant ***régulièrement des séances de*** formation ***et des programmes de certification*** sur les nouvelles évolutions juridiques et technologiques, les techniques, outils et technologies spécifiques relatifs aux navires, à leurs équipements et à leurs opérations.

Or. en

Amendement 16

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 15
Directive 2009/18/CE
Article 17 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. À la demande des autorités responsables des enquêtes 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. Ce soutien inclut la fourniture d'outils ou d'équipements analytiques spécialisés, ainsi que d'une expertise.	2. À la demande des autorités responsables des enquêtes des États membres, et en supposant qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts, la Commission ***et l'AESM apportent*** un soutien opérationnel ***et technologique*** à ces États membres dans la conduite de leurs enquêtes de sécurité. Ce soutien inclut la fourniture d'outils ou d'équipements analytiques spécialisés, ainsi que d'une expertise.

Or. en

Amendement 17

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 15
Directive 2009/18/CE
Article 17 bis – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. La Commission et l'AESM dispensent aux autorités responsables des enquêtes 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.

Or. en

Amendement 18

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 17 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
17) ***À*** l'article 20***, le quatrième alinéa*** est remplacé par le texte suivant:	17) L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

Or. en

(32009L0018)

Amendement 19

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 17
Directive 2009/18/CE
Article 20 – alinéa 1

Texte en vigueur	*Amendement*
La Commission ***est autorisée à actualiser les définitions figurant dans*** la présente directive ainsi que les références faites aux actes ***communautaires*** et aux instruments de l'OMI***, afin de les aligner sur les mesures prises par la Communauté ou par l'OMI*** qui sont ***entrées*** en vigueur, dans le respect des limites de la présente directive.	La Commission ***adopte des actes délégués conformément à l'article 20 bis pour modifier*** la présente directive ***en actualisant les définitions et les annexes, afin de suivre l'évolution du droit maritime international, tel qu'encadré par l'OMI,*** ainsi que ***pour actualiser*** les références faites aux ***autres*** actes ***de l'Union*** et aux instruments de l'OMI qui sont ***entrés*** en vigueur, dans le respect des limites de la présente directive.

Or. en

(32009L0018)

Amendement 20

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 17
Directive 2009/18/CE
Article 20 – alinéa 2

Texte en vigueur	*Amendement*
Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, sont arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 19, paragraphe 3.	***supprimé***

Or. en

(32009L0018)

Amendement 21

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 17
Directive 2009/18/CE
Article 20 – alinéa 3

Texte en vigueur	*Amendement*
Selon la même procédure, la Commission est également autorisée à modifier les annexes.	***supprimé***

Or. en

(32009L0018)

Amendement 22

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 17 bis (nouveau)
Directive 2009/18/CE
Article 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	17 bis) L'article 20 bis suivant est inséré:

Article 20 bis

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 20 est accordé à la Commission pour une durée indéterminée à partir de [date d'entrée en vigueur].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 20 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 d'adopter 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 simultanément au Parlement européen et au Conseil.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 20 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.

Or. en

EXPOSÉ DES MOTIFS

La présente proposition de la Commission 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 Conseil.

Cette directive 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.

L'objectif général de la révision de la directive est d'améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin. Le cadre réglementaire actuel de l'Union devrait être mis à jour afin i) de maintenir les règles de l'Union lorsqu'elles sont nécessaires et proportionnées; ii) d'assurer leur mise en œuvre correcte; et iii) d'éliminer toute éventuelle obligation redondante ou 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.

Votre rapporteure suggère quelques amendements qui mettent le texte en conformité avec le droit maritime international, adoptent une approche réaliste du champ d'application et des enquêtes de sécurité, et assurent davantage de sécurité pour les travailleurs portuaires impliqués dans des accidents maritimes.

La proposition prévoyait que l'enquête de sécurité commence au plus tard deux mois après l'accident. Votre rapporteure propose de raccourcir cette période, afin de rendre la procédure d'enquête plus efficace.

En ce qui concerne le champ d'application de la directive, la Commission proposait d'accorder une plus grande attention aux causes des accidents et des incidents impliquant des navires de pêche. Après analyse des conséquences possibles de l'extension du champ d'application aux petits navires de pêche, votre rapporteure a émis des doutes quant aux modalités pratiques de cette démarche. Malgré les avantages qu'il pourrait y avoir à faciliter la participation des États membres aux enquêtes sur les accidents impliquant de petits navires de pêche, à partir de données normalisées sur les accidents, l'inclusion des petits navires de pêche dans le champ d'application de la directive risque d'avoir de lourdes conséquences sur les ressources dont disposent les autorités nationales responsables des enquêtes. En bref, le problème concerne la faisabilité et les modalités pratiques pour les États membres.

Enfin, votre rapporteure est d'avis que la directive devrait être conforme au droit maritime international et, partant, à la législation de l'OMI. Il s'ensuit que les dispositions de la directive devraient être suffisamment souples, grâce à des références dynamiques au droit international, pour être adaptables à toute évolution de la législation de l'OMI.