

De la coopération inter-étatique en cas d'accident et d'incident de mer

Cédric Leboeuf

▶ **To cite this version:**

Cédric Leboeuf. De la coopération inter-étatique en cas d'accident et d'incident de mer : les enquêtes techniques. Neptunus, 2014, 20 (1), pp.1-10. hal-03880454

HAL Id: hal-03880454

https://nantes-universite.hal.science/hal-03880454

Submitted on 1 Dec 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Neptunus, e.revue
Centre de Droit Maritime et Océanique
Université de Nantes, vol. 20, 2014 /1
http://www.cdmo.univ-nantes.fr

De la coopération inter-étatique en cas d'accident et d'incident de mer : les enquêtes techniques.

par **Cédric Leboeuf**
Docteur en droit. ATER
Centre de Droit Maritime et Océanique - Faculté de Droit et des Sciences Politiques
Université de Nantes

Les enquêtes intervenant suite à un incident ou accident en mer se trouvent encadrées par divers instruments juridiques internationaux, communautaires et nationaux. Ceux-ci instaurent, selon les cas, une coopération accrue entre les autorités nationales compétentes. La volonté normative se fonde sur l'intérêt sécuritaire que présente la bonne diligence de ces enquêtes en matière de prévention des risques en mer.

Selon le *Code OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer* adopté le 27 novembre 1997[1], l'accident s'entend comme tout événement survenu en mer ayant entraîné la mort ou de graves blessures à un individu, un cas d'homme à la mer, une perte avérée ou présumée ou un abandon du navire, des dommages matériels causés au navire, son échouage, des dommages causés à une infrastructure maritime pouvant mettre en danger une personne et dommages causés ou potentiels inhérents à une pollution. L'incident résulte quant à lui d'un événement ayant entraîné des dommages d'une importance moindre.

Qu'il s'agisse d'un accident ou d'un incident, l'enquête de sécurité ou enquête technique ne vise pas à déterminer les responsabilités en présence. En effet, l'enquête n'a pas vocation à établir les faits à l'origine même de l'accident ou incident, mais doit permettre de relever les différents domaines ou mesures devant faire l'objet d'améliorations. Les enquêtes ne concernent donc que l'analyse des accidents et incidents aux fins d'améliorer la sécurité maritime. La sûreté, telle qu'envisagée par exemple dans le Code de l'OMI *pour la conduite des enquêtes sur les actes de piraterie*[2], n'est pas concernée par les présents propos. Par ailleurs, ne sont visés ici que les cas d'accidents et incidents entre deux navires civils.

L'harmonisation européenne des procédures d'enquête technique doit permettre de surmonter un certain nombre de difficultés inhérentes au caractère international de ces accidents et incidents. Le manque de moyens, les différents intérêts étatiques en présence, les conflits de

[1] Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997

[2] Code pour la conduite des enquêtes sur les actes de piraterie annexé à la résolution A.1025(26) de l'Assemblée de l'OMI du 2 déc. 2009

responsabilité dans la conduite de l'enquête, les agissements préjudiciables à l'égard de la voie judiciaire et de la préservation des preuves ou encore le ralentissement de la procédure par la tenue d'enquêtes simultanées sont autant de raisons qui motivent l'établissement d'un cadre de coopération civile en la matière.

Les enquêtes techniques et leur conduite suite à un accident ou incident en mer peuvent être appréciées au regard de leur régime juridique (A) qui révèle l'impérieuse nécessité d'encadrer la coopération et de manière plus générale les liens entretenus par les enquêtes techniques et judiciaires. Cette coopération est envisagée tant par le Code OMI que par la directive n° 2009/18/CE de l'Union européenne (UE)[3]. Elle peut être appréciée au regard des droits et obligations d'enquête à la charge des Etats (B), qu'ils soient ou non membres d'une même organisation internationale telle que l'UE.

A. Régime juridique de l'enquête technique sur les accidents et incidents en mer

L'enquête technique bénéficie d'un statut particulier (1). La conduite d'une enquête technique démontre qu'une coopération accrue entre les équipes technique et judiciaire est nécessaire (2) afin d'obtenir des informations nécessaires à l'une comme à l'autre procédure d'investigation.

1. Statut juridique et conduite de l'enquête technique maritime

Au plan international, l'enquête technique se trouve régie par le *Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer* adopté le 27 novembre 1997 au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le Comité de la Sécurité Maritime (CSM) a adopté, lors de sa 84ème session (7-16 mai 2008), un nouveau Code[4] (ci-après Code OMI) ayant été rendu obligatoire par l'adoption d'amendements à la Convention SOLAS (Chapitre XI-1) et entré en vigueur le 1er juillet 2009. Ce Code exige l'établissement d'une enquête technique dite « de sécurité » lors de chaque événement de mer de grande ampleur. Ces évènements consistent en la perte totale du navire civil ou la mort d'une personne ou dommage grave à l'environnement. La conduite d'une enquête par l'Etat du pavillon est recommandée dans le cas d'un accident ou incident lorsque celle-ci est susceptible d'apporter des informations pouvant contribuer à prévenir ce type d'évènement. Notons que les articles 8 et 12 de la Convention MARPOL disposent également une obligation d'enquête à la charge des autorités compétentes de chaque Etat membre suite à un

[3] Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil en date 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

[4] Résolution MSC.255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) adoptée le 16 mai 2008 et portant 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).

accident survenu en mer.

Au plan européen, définitivement adopté le 11 mars 2009, le troisième paquet sécurité maritime confirme l'importance accordée aux enquêtes techniques en ce qu'elles contribuent à la prévention des risques en mer. Ainsi, la directive 2009/18/CE du 23 avril 2009 établit les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifie les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE portant sur les mises en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et d'un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse. La transposition de cette directive au plan national est effective depuis le 17 juin 2011. Le statut de l'enquête de sécurité se trouve défini par son article 4 qui renvoie directement au droit national. Elle dispose cependant que l'enquête technique doit être effectuée sans que soient déterminées les responsabilités ou attribuées les fautes à l'origine de l'évènement. Celles-ci sont appréciées distinctement dans le cadre de l'enquête judiciaire, conduite en parallèle. D'autre part, la directive pose les principes devant régir la conduite d'une enquête dirigée par plusieurs Etats, notamment concernant la coopération, l'assistance ou la coordination entre les différentes autorités nationales compétentes.

Au plan français, la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et le décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 tous deux relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre constituent les cadres juridiques nationaux de référence. Conformément à l'article 14 de la loi précitée, l'article premier du décret n°2004-85 dispose que le Bureau Enquête Accident mer (BEA mer) est l'autorité compétente spécialisée pour conduire ces enquêtes. Celles-ci sont ordonnées par le Ministre chargé de la mer ou sur proposition du Directeur de cette autorité.

Aux termes de l'article 14 de la loi n°2002-3, une *« enquête technique sur les événements de mer peut porter sur les navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent, ainsi que sur les navires civils battant un autre pavillon lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale française. Une enquête peut également être menée lorsque l'événement de mer, où qu'il se soit produit, a coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français, ou causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction. Ces enquêtes sont effectuées dans le respect des règles du droit maritime international »*. L'enquête étant ordonnée par Ministre de la mer, la formule *« menacé de causer un grave préjudice »* implique dans les faits une politisation de la procédure[5]. Le champ d'application de cette loi correspond à celui de la directive 2009/18/CE dès lors que l'on admet que les *« autres intérêts importants des Etats membres »* de la directive correspondent au préjudice ou la menace de

[5] V. Boraz O., *Les politiques du risque,* Paris, Presses de Sciences Po, 2008, « Chapitre 3. La politisation des risques », pp. 101-152

préjudice *« au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages »* français. L'enquête technique doit dès lors se comprendre comme la partie apparente d'un ensemble d'influences et d'intérêts privés et étatiques. Soulignons néanmoins que l'article 8 de la directive européenne précitée *«impose aux Etats membres de garantir l'indépendance des organismes en charge des enquêtes par rapport à toutes les parties éventuellement impliquées dans un accident »*[6].

En outre, il importe de souligner une prise en compte accrue des éléments d'origines techniques permettant la détermination des facteurs à l'origine d'un évènement[7]. Les éléments de preuves, *« en particulier les informations provenant des enregistrements électroniques et magnétiques et bandes vidéo, tels que ceux provenant de l'enregistreur de données de voyage, sont recueillis le plus rapidement possible. Ils sont conservés de manière à éviter leur altération ou écrasement et leur interférence avec tout autre matériel susceptible d'être utile à l'enquête technique »*[8]. Soulignons à cet égard la création d'une base de données *EMCIP (European Marine Casualty Information Platform)* qui, conformément aux objectifs du Règlement (CE) 1406/2002[9], doit permettre, au plan européen, de fournir aux Etats membres des données de sécurité maritime fiables aux fins de coopération. Au plan national, cette base doit faciliter la réalisation de statistiques et d'analyses d'intérêt maritime pour tout évènement de mer requérant une investigation.

2. La coopération entre enquêtes technique et judiciaire

En France, différentes enquêtes sont initiées suite à un accident ou incident de mer[10]. La coopération entre enquêtes technique et judiciaire est d'une importance cruciale car elles traitent des mêmes faits mais poursuivent des objectifs différents. La différence des délais entre les deux types d'enquêtes justifie que les enquêteurs techniques aient accès à toutes les informations collectées par les services judiciaires. L'enquête technique telle qu'effectuée par le BEA mer est en effet rendue dans des délais relativement courts.

Les enquêteurs techniques doivent bénéficier de l'ensemble des informations nécessaires à

---

[6] Boisson Ph., « L'adoption du 3ème Paquet ne vient pas modifier les équilibres fondamentaux du système de sécurité maritime », *Droit Maritime Français*, n° 705, juil. 2009

[7] En ce sens, Leboeuf C., « Satellite surveillance of the sea : the technical evidence », Revue Neptunus, vol. 18, 2012/3

[8] Décret n° 2012-668 du 4 mai 2012 relatif aux enquêtes techniques après évènement de mer, accident ou incident de transport terrestre, JORF n° 107, 6 mai 2012

[9] Règlement (CE) 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, 27 juin 2002, JO L 208, 5 août 2002, p. 1

[10] Grellet, L., « Faut-il réformer les systèmes d'investigations ? », *Droit Maritime Français*, avr. 2001 : *« les enquêtes préliminaires et enquêtes nautiques et contradictoires des Affaires Maritimes, […] les information judiciaires et/ou instruction pénale pouvant donner lieu à une expertise ou plusieurs expertises prescrites par le juge d'instruction, les expertises judiciaires ordonnées en référé à l'initiative d'une des parties intéressées ou par le juge du fond et les enquêtes parlementaires qui sont cependant exceptionnelles ».*

l'établissement des circonstances de l'accident/incident, même couvertes par le secret de l'instruction ou le secret professionnel. Ils jouissent ainsi de prérogatives régies par la loi n° 2002-3 (art. 16s.) : *« Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des dispositifs techniques enregistrant les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident et peuvent procéder à leur exploitation. [...] Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les appareils enregistreurs, préalablement saisis par l'autorité judiciaire selon les modalités prévues aux articles 97 et 163 du code de procédure pénale, sont mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment. [...] les enquêteurs techniques peuvent procéder, avec l'accord, selon le cas, du procureur de la République ou du juge d'instruction, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident. Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire. Ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique »*. La coopération entre enquêteurs techniques et judiciaires revêt donc simultanément un caractère informatif et opérationnel.

Cette coopération ne doit cependant être analysée qu'au regard des finalités respectives des enquêtes. Il semble opportun de rappeler les délais et le mode de fonctionnement de chacune d'elles. Alors que de l'enquête technique doit être rendue dans les plus brefs délais en réponse à une nécessité de prévention, l'enquête judiciaire doit permettre la détermination des responsabilités. Ces deux types d'enquêtes sont ainsi dotés de valeurs probantes distinctes. L'illustration peut en être donnée par l'affaire du *Tanio* dont les faits de pollution remontent à Mars et Avril 1980. Lors de cette affaire, les conclusions des enquêtes technique et judiciaire différaient concernant les causes probables de l'évènement.

Faute de temps, les enquêteurs techniques ont rendu un rapport *« sans avoir pu examiner les échantillons de la partie avant, prélevée par la COMEX, parallèlement aux opérations de pompage qui leur avaient été commandées par le gouvernement français, ni visionner le film de la partie avant du navire qui avait été pris pendant ces opérations »*[11]. L'enquête technique n'a cependant pas la même valeur probante que l'expertise judiciaire mais détient bien souvent la même force probante en raison de la publicité et de la médiatisation des conclusions techniques.

En outre, relevons que les liens entre les enquêtes techniques et les enquêtes judiciaires sont

[11] Grellet, L., « Faut-il réformer les systèmes d'investigations ? », *op. cit.*

expressément prévus, au plan juridique français, par les articles L. 1631 et suivants du code des transports. Cet encadrement est d'autant plus nécessaire que les enquêteurs techniques disposent d'un droit de rencontre avec toute personne directement ou indirectement liée à l'accident ou incident. Ce pouvoir de rencontre suscite néanmoins quelques réserves notamment au regard des modalités de son exercice[12], alors même que les enquêteurs techniques peuvent voir engagée leur responsabilité pénale, notamment en cas de violation du secret professionnel[13].

B. Des droits et obligations d'enquête technique à la charge de(s) Etat(s)

Suite à un évènement de mer, différents Etats sont en droit de procéder à une enquête technique, conformément aux réglementations internationales et nationales en vigueur. Les règles attributives de compétence en la matière appelle à une appréciation des avancées en matière de coopérations technique et opérationnelle. L'obligation d'enquête technique (1) s'inscrit en effet dans un régime de coopération inter-étatique (2) intimement lié aux différents intérêts en présence.

1. De l'obligation d'enquête technique pour les accidents graves

La détermination de l'Etat responsable de la conduite de l'enquête technique, au sens du Code OMI et de la directive de 2009 précités, ressort de l'obligation d'enquête technique suite à un événement de mer. Bien que celle-ci concerne au plan international les cas les plus graves, elle fait l'objet d'une interprétation extensive par la directive européenne.

L'enquête technique sur un accident ou un incident en mer apporte un regard objectif sur les circonstances de l'évènement. Elle doit permettre d'expliquer concrètement les éléments déclencheurs tout en se gardant de déterminer les responsabilités et fautes éventuelles d'un des membres d'un ou des équipages. Il s'agit d'une analyse factuelle qui a pour objectif de définir un certain nombre de mises en garde et de conseils. Elle répond ainsi à une nécessité de prévention en toute indépendance et autonomie vis-à-vis du système contentieux.

Suite à un événement de mer, il incombe aux Etats ayant un lien direct avec celui-ci d'enquêter sur les circonstances de cet accident ou incident. La convention SOLAS, la directive 2009/18/CE et la loi n°2002-3, pour ce qui concerne l'Etat français, établissent une obligation d'enquête conditionnée, à la charge d'un Etat membre, sur l'accident ou incident impliquant un navire civil. Il est à souligner la différenciation existant entre les accidents très graves et les accidents et incidents présentant un degré moindre de gravité. Cette distinction se retrouve dans les trois textes suscités où seuls les accidents très graves emportent obligation d'enquête. La loi précitée

---

[12] De Graëve L., *Fascicule 20 : transports. - Dispositions générales,* Lexisnexis, 15 janv. 2013, 65

[13] *Ibid*., 69s.

en son article 14 dispose ainsi qu' *« à la suite d'un événement de mer,* [...] *il peut être décidé une enquête technique dont le seul objet est de prévenir de futurs événements, accidents ou incidents »*.

Le chapitre 7 du Code OMI pour sa part pose cette obligation d'enquête technique pour les accidents très graves en les termes suivants : *«* [a] *marine safety investigation shall be conducted into every very serious marine casualty.* [...] *the flag State of a ship involved in a very serious marine casualty is responsible for ensuring that a marine safety investigation is conducted and completed in accordance with this Code »*. Au plan national, cette obligation d'enquête technique pour les accidents les plus graves se traduit par une décision du Ministre chargé de la Mer missionnant le BEA mer. La directive 2009/18/CE dispose une obligation similaire. Elle précise que *« dans le cas d'accidents graves, l'organisme d'enquête effectue une évaluation préalable afin de décider de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité »*[14]. La décision de procéder ou non à une enquête de sécurité est notifiée à la Commission européenne[15].

La détermination de l'Etat responsable est essentielle dans le cadre d'un accident ou incident mettant en jeu les intérêts de plusieurs Etats. Le Code OMI, la directive 2009/18/CE ainsi que la loi française n°2002-3 attribuent la responsabilité de la conduite de l'enquête à l'Etat :

_ du pavillon ;

_ si l'accident ou incident survient dans sa mer territoriale ou ses eaux intérieures ;

_ si l'accident ou incident met en péril d'autres intérêts importants de cet Etat[16].

Dans le cas d'un accident grave survenant en haute mer, la règle définissant l'Etat responsable de l'enquête technique ou de sécurité est celle du pavillon. Il n'est cependant pas rare qu'un accident mette en jeu les intérêts d'un Etat autre que celui du pavillon. Dans ce cas, la coopération inter-étatique devient essentielle. Un régime commun d'enquête technique voire d'une reconnaissance de l'enquête technique étrangère s'impose ainsi comme l'instrument nécessaire à une prévention améliorée des risques en mer.

2. Régime de la coopération inter-étatique en matière de conduite d'enquêtes techniques

---

[14] Directive 2009/18/CE, *op. cit.*, art. 5

[15] Directive 2009/18/CE, *op. cit.*, art.17 § 3 relatif à la base de données européenne sur les accidents de mer

[16] La notion d'intérêts importants n'étant pas définis dans les différents textes, il est laissé un large pouvoir discrétionnaire dans la qualification des faits aux Etats.

En règle générale, il ne devrait y avoir qu'une seule enquête dirigée par un seul Etat. La directive 2009/18/CE dispose à ce sujet que peuvent exister, de manière exceptionnelle, des enquêtes multi-étatiques parallèles. La directive envisage le cas d'un accident en haute mer entre un navire battant pavillon d'un Etat membre de l'UE et un second navire de pavillon tiers. Les deux Etats peuvent donc diligenter simultanément deux enquêtes techniques. Aux termes du chapitre 9 du Code OMI, ceux-ci doivent alors coopérer en vue de ne pas porter atteinte au bon déroulement des deux enquêtes. Il convient donc de discerner deux cas : la coopération entre deux Etats membres de l'UE sous l'empire de la directive 2009/18/CE et la coopération d'un Etat membre de l'UE et un Etat tiers.

Coopération entre les Etats membres de l'UE

La coopération entre deux Etats membres de l'UE lors de la conduite d'une enquête de sécurité est régie par la directive 2009/18/CE. Celle-ci dispose en son article 7 que *« chaque accident ou incident de mer fait l'objet d'une seule enquête, menée par un État membre, ou par un État membre principalement responsable de l'enquête avec la participation de tout autre État ayant d'importants intérêts en jeu »*. Les Etats membres sont ainsi enjoints de s'accorder sur le déroulement de l'enquête technique : *« dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux États membres, les États membres concernés coopèrent par conséquent afin de décider rapidement lequel d'entre eux sera l'État membre qui conduit l'enquête. Ils mettent tout en œuvre pour tomber d'accord sur la procédure d'enquête »*.

Il est toutefois envisageable, exceptionnellement, que des enquêtes simultanées soient conduites par plusieurs Etats membres de l'UE. Ceux-ci doivent coopérer en s'échangeant les informations essentielles et en tentant de parvenir à des conclusions communes. La conduite de l'enquête de sécurité ou de seulement certains aspects de celle-ci peut être déléguée à un autre Etat membre notamment pour des raisons techniques ou d'expertise. La directive 2009/18/CE dépasse les exigences du Code OMI en organisant un cadre de coopération permanente entre les différentes autorités des Etats membres. Celui-ci permet une mutualisation des moyens, une simplification des modes de partage du matériel, une assistance technique ou encore une procédure commune d'investigation. Sans pour autant créer une agence européenne compétente en matière d'enquête de sécurité, ladite directive pose les bases d'une coopération avancée essentielle à une meilleure prévention européenne des risques en mer. Reprenant les dispositions du Code OMI, cette directive définit également le cadre de coopération avec un Etat tiers à l'Union européenne.

Coopération avec un Etat non-membre de l'Union européenne

Le chapitre 7 du Code OMI définit les cas dans lesquels, sans préjudice du droit de mener de manière autonome sa propre enquête, l'Etat du pavillon doit parvenir à un accord avec un Etat tiers substantiellement intéressé : entre l'Etat côtier et l'Etat du pavillon ; entre les différents Etats du pavillon en haute mer ou dans la ZEE d'un Etat tiers. Ressortant du droit international, le Code dispose un droit pour tout Etat effectivement intéressé, à participer à l'enquête technique conduite par l'Etat du pavillon.

La directive européenne reprend ces dispositions de la manière suivante : *« d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu bénéficient des mêmes droits et du même accès aux témoins et aux éléments de preuve que l'État membre principalement responsable de l'enquête de sécurité. Ils ont également droit à ce que l'État membre principalement responsable de l'enquête prenne en considération leur point de vue ».*

Dans le cas où un Etat tiers ayant d'importants intérêts en jeu est responsable de la conduite d'une enquête de sécurité relative à un accident impliquant un navire battant pavillon d'un Etat de l'UE, ce dernier peut mener une enquête parallèle, à condition toutefois que l'enquête conduite par l'Etat tiers le soit dans le respect des règles du Code OMI[17].

Remarques conclusives

La mise en oeuvre de la directive 2009/18/CE suscite certaines interrogations quant à l'effectivité de la coopération des autorités de chaque Etat membre compétentes en matière d'enquête technique. L'instauration d'un cadre de coopération permanente sans lui donner une forme institutionnelle constitue néanmoins une avancée au regard de l'état de la coopération mondiale. Au plan européen, il participe de la réalisation d'un véritable espace de liberté, de sécurité et de justice initié par le Traité d'Amsterdam de 1997, même si elle est par nature étrangère à la coopération policière et judiciaire. Cependant, les liens entretenus entre les autorités en charge de l'enquête de sécurité et les instances judiciaires, notamment en matière d'échange et de partage des informations d'intérêt maritime, suffisent à démontrer les aspects judiciaires de l'enquête technique dite de sécurité et l'intérêt qu'ils présentent au regard de cet espace particulier européen.

Le droit de déléguer par l'Etat du pavillon à un Etat membre de l'UE doit ainsi être souligné. Ceci contribue à la mise en place d'un système dans lequel certains Etats européens de tradition maritime, dotés de moyens techniques plus avancés et d'un niveau d'expertise plus pertinent, vont détenir un certain monopole en matière d'investigation maritime.

Soulignons en outre l'augmentation de la charge de travail imputable au BEA mer en raison

[17] Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil en date 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, article 12

de l'entrée en vigueur de cette directive. Il n'y est nullement question d'une automatisation des enquêtes pour tout accident et incident maritimes. Cette obligation d'enquête concerne en réalité les accidents les plus graves qui auparavant faisaient déjà l'objet d'enquêtes sur décision du Ministre chargé de la Mer. La réelle innovation réside d'ailleurs peut-être ici : non plus fondée sur une décision ministérielle, l'enquête technique est désormais la résultante d'un processus décisionnel propre à l'autorité chargée des enquêtes. Concrètement en France, le BEA mer est chargé de mener des enquêtes de sécurité sans que soit requise une décision ministérielle. Toutefois, dans le cadre d'une coopération judiciaire ou technique internationale, le BEA mer ne saurait passer outre une intervention ministérielle pour parvenir à un accord avec un Etat tiers à l'UE. La directive pose les prémices d'une autonomie des procédures d'investigation fondées sur l'intérêt commun européen.

La directive impose un rendu de rapport, suivant les faits, de deux ou douze mois[18]. Combiné à l'obligation de notification à la Commission européenne de l'ouverture ou du refus d'ouverture d'une enquête de sécurité, ces délais s'associent à un plus grand nombre de cas traités, sans que ne soit envisagée une augmentation des moyens humains destinés à répondre à cette obligation.

[18] Directive 2009/18/CE, *op. cit.*, art. 14 § 2 : *« Les organismes d'enquête mettent tout en oeuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur maritime, le rapport visé au paragraphe 1, y compris ses conclusions et toute recommandation éventuelle, dans les douze mois suivant le jour de l'accident. S'il est impossible de présenter le rapport final dans ce délai, un rapport intermédiaire est publié dans les douze mois qui suivent la date de l'accident. »*