

# Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

2005/0240(COD) - 23/11/2005 - Document annexé à la procédure

## FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

*Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM (2005)0590 : proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE.*

**1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS :** la Commission a examiné les options suivantes :

**1.1- Option 1 : aucune action :** il s'agirait de n'entreprendre aucune action au niveau communautaire en ce qui concerne les enquêtes techniques après événement de mer. Aucun des problèmes sérieux qui existent dans ce domaine ne serait donc abordé.

**1.2- Option 2 : une initiative communautaire non législative encourageant l'application volontaire des recommandations contenues dans le Code de l'OMI par les États membres :** cette option consisterait à formuler, au niveau communautaire, une proposition visant à encourager la coopération des enquêteurs techniques des pouvoirs d'investigation marins ainsi que leurs échanges d'expériences dans le cadre d'un forum européen. Cette proposition pourrait être basée sur un « accord de coopération » établi par les parties concernées.

**1.3- Option 3 : la soumission d'une proposition par les 25 États Membres de l'UE à l'OMI visant à modifier les conventions internationales afin d'établir l'obligation formelle de conduire des enquêtes techniques après un événement de mer :** la 3<sup>ème</sup> option propose de définir une position commune des États membres de l'EEE et de la Commission, afin de promouvoir la modification des instruments de l'Organisation Maritime Internationale concernés (OMI). Cette modification viserait à :

- introduire un certain nombre d'amendements dans le Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer,
- rendre le Code obligatoire pour toutes les nations parties à la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS : *Safety of Life at Sea Convention*).

Les États membres devraient débattre de cette proposition avant de marquer leur accord volontaire. Cette proposition devrait en outre être soutenue par un grand nombre de pays tiers lors des discussions au sein de l'organisation maritime internationale.

**1.4- Option 4 : élaboration, à l'échelle communautaire, de lignes directrices claires concernant l'exécution d'enquêtes techniques et le retour d'expérience après tout événement de mer grave :** il s'agirait de soumettre une proposition de directive fondée sur l'article 80 par. 2 du traité CE visant à introduire dans le droit communautaire les principes fondamentaux des enquêtes techniques après événement/accident maritime. Son objectif majeur serait de compléter le cadre de la politique de sécurité maritime de l'UE en permettant de prévenir la répétition d'accidents mortels en mer ou susceptibles de provoquer perte de navires et pollution de l'environnement marin.

**CONCLUSION :** l'option 4 est l'option choisie par la Commission : celle-ci est en effet la plus susceptible d'aboutir le plus rapidement à des résultats. Elle permettra à l'UE de disposer d'un cadre

législatif garant de l'exécution rapide d'enquêtes indépendantes après des accidents de mer graves ou très graves. La directive établirait, à cet égard, des normes minimales que tous les États membres de l'EEE devraient respecter.

## **IMPACTS :**

**Impacts économiques directs :** la mise en œuvre des mesures envisagées requerrait un effort budgétaire et organisationnel de la part **des administrations des États membres** qui varierait d'un État membre à l'autre. Les États membres qui disposent d'une grande flotte et/ou de régions côtières avec un trafic maritime dense devraient fournir l'effort le plus important. Pour ce qui est de **l'industrie**, les mesures prévues ne devraient pas générer de coûts supplémentaires (il est dans l'intérêt de l'industrie que les enquêtes soient exécutées de manière minutieuse). La proposition ne devrait pas non plus générer de charges administratives pour l'industrie puisqu'elle permettrait l'utilisation uniforme d'un instrument d'enquête plus efficace.

### **Impacts économiques indirects :**

#### **pour le transport maritime :**

impact négatif : possibilité que les coûts augmentent après l'introduction de mesures correctives visant à prévenir les accidents (ex. : renforcement des ressources humaines, amélioration de l'équipement ou des spécifications techniques, etc.),

impact positif : amélioration de la conception du navire, application de normes d'entretien, meilleure connaissance des risques liés au transport maritime, coopération renforcée entre l'industrie et les enquêteurs, sécurité juridique accrue quant au champ d'application et à l'objectif des enquêtes, possibilité d'échanger des informations relatives à la sécurité pour prévenir des accidents similaires ;

#### **pour l'administration maritime :**

impact négatif : pour certaines administrations des États membres et de États tiers du pavillon, il s'agira de développer leurs compétences en termes d'enquête,

impacts positifs : prévention plus efficace des accidents et des incidents ; meilleure connaissance des navires susceptibles d'être accidentés ; coopération renforcée avec les autres États membres et avec les pays tiers ; conduite des enquêtes selon une méthodologie commune répondant à des principes définis au niveau international ; meilleure compréhension des causes des accidents et meilleure évaluation de l'efficacité des dispositions actuelles relatives à la sécurité ;

**autres impacts économiques :** de façon générale, amélioration de l'état opérationnel de la flotte de l'UE (et de la flotte mondiale dans son ensemble) ; meilleure protection des intérêts commerciaux (transporteurs, assureurs, investisseurs, etc.) ; mise en place progressive d'un système de sécurité adapté aux risques et aux besoins du système de transport maritime du 21<sup>ème</sup> siècle ; réalisation d'économies importantes en termes de compensation financière pour la perte de vies et de dommages causés à l'environnement.

**Incidences sur l'environnement:** le système est prévu pour prévenir de manière efficace la répétition des catastrophes maritimes et les accidents pétroliers.

**2- SUIVI :** la Commission contrôlera la mise en œuvre de la directive proposée. À un niveau plus opérationnel, l'Agence européenne pour la sécurité maritime contrôlera la mise en œuvre des engagements des États membres en ce qui concerne la conduite d'enquêtes couvertes par le champ d'application de la

directive, les exigences en matière de communication, les questions relatives à la méthodologie ou les propositions d'actions correctives.