Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI

2005/0236(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)0586 du 23 novembre 2005 : proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon.

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS : les options suivantes ont été identifiées :

1.1- Option 1: « aucun changement » : il n'y aurait aucun avantage à pérenniser la situation et une telle option risquerait d'engendrer de nouvelles distorsions entre les États membres.

1.2- Option 2: amender la directive 94/57/CE : un amendement à la directive 94/57/CE qui contient une référence à la Résolution A.847 (20) de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) n'a pas été retenu étant donné que l'objectif de cette directive vise spécifiquement les inspections et la certification des navires.

1.3- Option 3: création d'un système *ad hoc* pour auditer les États du pavillon de l'UE : ce système serait dirigé par l'Agence européenne pour la sécurité maritime. Tout contrôle en vue d'atteindre les objectifs préconisés ne peut être efficace que lorsqu'il se fait sur base d'un étalon bien défini et couvre l' ensemble des parties contractantes aux conventions. Le Code de l'OMI et le système d'audit indépendant préconisés par l'OMI répondent à ces exigences.

1.4- Option 4: une action individuelle des États membres : cette option préconiseraitune action communautaire encourageant les États membres à améliorer au cas par cas leur niveau respectif de performance pour se conformer aux exigences des États du pavillon, édictées par l'OMI. L'argument majeur contre cette option est l'expérience acquise avec le Mémorandum de Paris. Celui-ci a été mis sur pied en 1982 pour appliquer d'une façon non discriminatoire les lignes directrices de l'OMI en matière de contrôle par les États du port. L'efficacité des contrôles, des pratiques non discriminatoires entre États et surtout la mise en place de ressources permettant d'atteindre les objectifs de ce Mémorandum n'ont toutefois pu être atteintes que par l'incorporation en 1995 des lignes directrices de l'OMI dans la législation communautaire. Malgré les bonnes intentions des responsables des administrations maritimes, la plupart des signataires du Mémorandum n'étaient pas parvenus à convaincre - sans base légale - leur gouvernement à honorer les engagements souscrits. Depuis lors, c'est sur base de la Directive 95/21/CE que le Mémorandum de Paris fonctionne d'une manière satisfaisante.

1.5- Option 5: une législation communautaire : il s'agirait, avec cette option, de proposer une nouvelle directive introduisant des obligations minimales pour les États du pavillon conformes aux exigences de l'OMI. Lors des discussions au sein de l'OMI, ainsi qu'au niveau du Conseil de l'UE les États membres ont annoncé leur intention d'adhérer au système de l'OMI et d'en approuver le code et le schéma d'audit pour les États du pavillon. Cette option tient entièrement compte des décisions prises au sein de l'OMI et permet d'identifier, sans équivoque, toutes les conventions internationales pertinentes et de créer ainsi **un**

cadre contraignant pour auditer d'une façon cohérente la façon dont les États mettent en œuvre les obligations qui découlent des conventions internationales sur la sécurité maritime, sur la qualification des gens de mer et sur la prévention de la pollution.

CONCLUSION: **l'option 5, privilégiée par la Commission, rassemble des avantages non négligeables** : les coûts sont bas, la compétitivité est améliorée, la protection de l'environnement est accrue et l'attrait des carrières maritimes est relancée. De plus, la Commission, par un instrument unique, permet d' approfondir la réglementation internationale existante sans créer de nouvelles obligations coûteuses pour les États membres.

IMPACTS :

Impact social : un pavillon devient socialement attractif et créateur d'emplois lorsque les conditions sociales qu'il offre aux gens de mer sont conformes aux normes de sécurité inscrites dans les conventions internationales. Leur conformité aux normes sociales internationales pourra être vérifiée par les instituts maritimes nationaux de formation des gens de mer préalablement à l'emploi de leurs ressortissants. Il sera en outre sujet à une évaluation régulière à travers les audits.

Impact environnemental : tout renforcement de la sécurité maritime implique une meilleure protection de l'environnement qui contribue à réduire le nombre d'accidents et d'incidents maritimes à travers le monde, avec tous les effets positifs qui en découlent sur le plan macro-économique. De plus, la mise en place d'un système de qualité et la pratique d'un audit des États du pavillon concourent à améliorer leurs performances dans la mise en œuvre des conventions internationales.

Impact économique sur les administrations maritimes : la Commission est consciente du coût qui découle de la mise en place d'une administration maritime adéquate, apte à se conformer aux exigences et contraintes réglementaires mondiales et communautaires. Toutefois, ces coûts ne génèrent ni distorsions de concurrence sur le marché du transport maritime ni barrières additionnelles sur le marché des transports maritimes. Ils visent uniquement à éliminer des lourdeurs des administrations maritimes.

2- SUIVI : La mise en œuvre de la directive comporte l'avantage d'être soumise au système de contrôle automatique de l'application du droit communautaire mis en place par la Commission depuis plusieurs années. Deux types de contrôles seraient prévus :

- à travers les audits des États du pavillon conduits sous l'autorité de l'OMI auxquels participera la Commission en qualité d'observateur ;
- à travers la publication des résultats des audits qui permettra d'identifier les domaines de faiblesse ou de non-conformité et d'agir en conséquence : cela permettra en outre de faire bénéficier aux États du pavillon les plus performants d'un allègement du contrôle renforcé par l'État du port. A cet effet, plusieurs États membres se sont déjà portés volontaires pour que leur pavillon soit audité (le Royaume-Uni, la France et les Pays-Bas).