

Bruxelles, le 2 juin 2023
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2023/0164(COD)

10115/23
ADD 2

TRANS 218
MAR 78
IA 130
CODEC 1013
OMI 46
PECHE 228

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2023) 146 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: 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

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2023) 146 final.

p.j.: SWD(2023) 146 final



Bruxelles, le 1.6.2023
SWD(2023) 146 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION
RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

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) 270 final} - {SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final}

Résumé de l'analyse d'impact
Analyse d'impact d'une proposition de révision de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes
A. Nécessité d'une action
Quel est le problème et pourquoi se situe-t-il au niveau de l'UE?
<p>La directive 2009/18/CE définit le régime de l'UE relatif aux enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes. La directive intègre les principes de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer et le code pertinent de l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le droit de l'UE. L'objectif principal de la directive est d'améliorer la sécurité maritime en harmonisant les enquêtes techniques et les enseignements tirés des accidents survenus en mer.</p> <p>La directive a fait l'objet d'une évaluation ex post et d'un bilan de qualité du transport maritime (au même titre que d'autres actes législatifs de l'UE) en 2018. Un certain nombre de points se sont révélés problématiques: 1) la directive, dans son libellé actuel, ne prévoit pas d'enquête sur les accidents impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres; 2) Des définitions peu claires, des formulations vagues et le manque de précision de certaines dispositions du texte sont source de confusion; 3) l'évolution du cadre réglementaire international pertinent; 4) certains accidents ne sont pas signalés ou ne font pas l'objet d'une enquête parce que les organismes d'enquête sur les accidents ne disposent pas des ressources et de l'expertise adéquates; 5) les nouvelles avancées et/ou les nouvelles technologies susceptibles d'émerger dans le cadre de la transformation écologique du secteur du transport maritime ou de l'utilisation de navires autonomes poseront inévitablement de nouveaux défis pour les organismes d'enquête.</p> <p>En l'absence d'une action de l'UE, les organismes d'enquête sur les accidents des États membres agiront de manière non coordonnée et non harmonisée.</p>
Quels sont les objectifs à atteindre?
Cette initiative vise à garantir et à améliorer le haut niveau de sécurité maritime et de protection contre la pollution dans l'ensemble de l'Union.
Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?
Le transport maritime, en tant qu'activité internationale, est exploité dans différentes eaux de l'Union et internationales et est régi aux niveaux mondial, régional et national; il est caractérisé par une importante dimension transfrontière.
B. Les solutions
Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?
Trois options ont été élaborées. L'option stratégique C est l'option privilégiée. Cette option intègre partiellement certains types d'accidents impliquant des navires de pêche plus petits (d'une longueur inférieure à 15 mètres) dans le champ d'application de la directive. Elle permet de renforcer le soutien opérationnel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) aux organismes d'enquête sur les accidents. Elle aligne la directive sur les dispositions les plus récentes de l'OMI et prévoit également l'obligation pour les organismes d'enquête sur les accidents de disposer d'un système de gestion de la qualité certifié.
Quelles sont les positions des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?
L'option privilégiée (l'option C) est soutenue par le secteur de la pêche, étant donné que les accidents impliquant des navires de pêche plus importants relèvent déjà du champ d'application de la directive. Les avis des organismes d'enquête sur les accidents sont partagés quant à la question de savoir si le champ d'application devrait être étendu aux navires de pêche de plus petite taille. Toutefois, l'option stratégique C ne prévoit pas d'enquêter sur tous les accidents de mer très graves impliquant des navires de pêche de plus petite taille, mais plutôt de demander aux organismes d'enquête de procéder à une évaluation préliminaire afin de déterminer s'il y a lieu d'effectuer une enquête de sécurité.
C. Incidence de l'option privilégiée
Quels sont les avantages de l'option privilégiée (le cas échéant; à défaut, des options principales)?
Les effets sur la société sont principalement évalués au regard de l'incidence des options sur la sécurité

maritime (en ce qui concerne les vies sauvées et les blessures évitées, les conditions de travail et de protection de l'environnement) au cours de la période 2025-2050. L'option stratégique C devrait permettre de sauver entre 28 et 48 vies et d'éviter entre 219 et 379 blessures. Ce constat s'explique principalement par l'élargissement du champ d'application de la directive aux accidents très graves impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres. La réduction des coûts externes est estimée entre 132,6 et 229,28 millions d'EUR et permet d'éviter la perte en mer de 101 à 176 tonnes de combustibles de soute. En outre, en ce qui concerne les **incidences indirectes pour les propriétaires/exploitants de navires**, les économies de coûts sont estimées entre 5,68 et 9,41 millions d'EUR. Il convient toutefois de noter qu'en raison du caractère indirect des effets de la directive sur la sécurité, par l'intermédiaire des recommandations de sécurité et de leur suivi, les estimations présentent un degré élevé d'incertitude.

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

Les coûts supplémentaires les plus importants seront supportés par les **organismes d'enquête sur les accidents**, dont la charge de travail devrait augmenter dans le cadre de l'option stratégique C en raison du nombre plus élevé d'enquêtes. Les coûts totaux sont estimés entre 11,97 et 141,53 millions d'EUR. En outre, le soutien renforcé de l'AESM aux organismes d'enquête est estimé à 31,88 millions d'EUR. Les coûts de mise en œuvre pour le **secteur (armateurs/exploitants de navires)** sont estimés entre 0,29 et 0,7 million d'EUR. Il n'a pas été possible de quantifier l'incidence des coûts pour les consommateurs, mais elle devrait être négligeable.

Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?

La proposition d'étendre la directive aux accidents de mer très graves impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres (option stratégique C) est «pertinente» pour les PME. Les coûts de mise en œuvre applicables au secteur, principalement les PME, sont estimés entre 0,29 et 0,7 million d'EUR. Dans le même temps, le bénéfice découlant de l'extension du champ d'application est estimé entre 5,68 et 9,41 millions d'EUR, dans la mesure où elle permettra d'éviter le naufrage de 18 à 31 navires.

Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?

Les coûts applicables aux organismes d'enquête sur les accidents sont estimés entre 11,97 et 141,53 millions EUR.

Y aura-t-il d'autres incidences notables?

Étant donné que le même niveau élevé de sécurité sera garanti dans l'ensemble de l'Union, l'incidence sur le marché intérieur et la compétitivité sera positive.

Proportionnalité

L'option ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser les objectifs généraux.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

La stratégie sera réexaminée lorsqu'il se sera écoulé un laps de temps suffisant après l'adoption de la proposition pour que les mesures aient pris effet et donné des résultats. La Commission et l'AESM continueront à assurer le suivi de la base de données des accidents gérée par l'AESM afin de vérifier que les enquêtes sont menées en temps utile et de manière efficace et que les rapports sont téléchargés. L'AESM poursuivra ses inspections auprès des organismes d'enquête sur les accidents pour mener des analyses horizontales.