



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, 23.11.2005
SEC(2005) 1498

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

Annexe à la :

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes

Evaluation d'impact étendue

{COM(2005) 587 final}

Ce document a été préparé par les services de la Commission pour commentaire et ne préjuge pas de la décision finale à prendre par la Commission. Il n'engage que les services de la Commission impliqués dans sa préparation.

SOMMAIRE

- **Introduction**
- **Section 1:** Position du problème
- **Section 2:** Consultation des parties intéressées
- **Section 3:** Objectifs
- **Section 4:** Principales options considérées
- **Section 5:** Analyse des impacts
- **Section 6:** Comparaison des options
- **Section 7:** Suivi de la mesure

1. SOMMAIRE EXECUTIF

L'examen du système actuel de la directive 94/57/EC, y compris à la lumière des résultats de l'évaluation des organismes agréés par la Commission, montre que des faiblesses importantes subsistent au niveau du processus d'inspection et de certification de la sécurité de la flotte communautaire.

Pour pallier à ces faiblesses, il s'avère nécessaire de procéder à la réforme de l'agrément communautaire afin d'améliorer les contrôles entourant ce processus d'inspection et de certification.

L'analyse des différentes options disponibles démontre que cela peut se faire en tout cas à un coût réduit et sans nuire aucunement à la compétitivité de la flotte européenne. Le développement du système de contrôle de qualité des organismes agréés moyennant un renforcement drastique basé sur la transparence, la coopération et l'indépendance s'avère la démarche qui combine le plus d'efficacité et de facilité de mise en œuvre avec l'impact économique le plus bas.

Il convient enfin d'assortir cette réforme de mesures d'accompagnement visant à améliorer la qualité du service des organismes agréés (moyennant notamment la réforme de l'agrément limité actuel et la suppression des inspecteurs non exclusifs).

2. CONSULTATION ET ETUDES PREALABLES

La Commission a procédé en février 2005 à une consultation des représentants des Etats membres et de l'industrie maritime¹, sur la base de documents de travail de ses services comportant une liste détaillée de questions sur la problématique du système de la directive actuelle ainsi que sur une série d'options politiques envisageables. Celles-ci comprenaient a) la séparation de fonctions statutaires et de classification, b) la réforme de l'agrément limité, c) la réforme du système de sanctions, d) la réforme des critères d'agrément, et e) certains aspects de l'application de la directive.

La Commission a par ailleurs demandé aux participants consultés de lui faire parvenir leurs commentaires détaillés par écrit et a entretenu par la suite des contacts bilatéraux avec notamment des représentants de l'industrie et des organismes agréés.

L'éventuelle séparation de fonctions s'est heurtée à de fortes résistances, les organismes agréés eux-mêmes et une majorité d'Etats membres préférant un recours accru aux audits surtout de type vertical. Les avis reçus ont été clairement favorables à la réforme de l'agrément limité afin d'en éliminer les lourdeurs ainsi que l'effet malsain sur la performance des organismes concernés. Quant à la réforme des critères d'agrément, elle a été bien accueillie comme d'ailleurs celle du système de sanctions, surtout par les organismes agréés eux-mêmes qui se souciaient particulièrement de sa proportionnalité. Tous ces éléments, d'ailleurs largement coïncidents avec l'analyse d'impact menée par la Commission, ont été pris en compte dans la proposition.

¹ BIMCO, CESA, ECSA, EMPA, ESC, EBA, ESPO, ETA, ETF/ITF, IACS, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF, P&I International, HRS et RINA VE

Une étude réalisée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime a permis de mieux cerner le problème de l'accumulation de fonctions et a fourni les données de base nécessaires pour réaliser une étude d'impact approfondie.

3. DEFINITION DU PROBLEME

L'évaluation des organismes agréés par la Commission a mis en évidence que des faiblesses importantes subsistent au niveau du processus d'inspection et de certification de la sécurité de la flotte communautaire.

Une analyse en profondeur du contexte international et du mécanisme de l'agrément communautaire de sociétés de classification démontre que ces problèmes trouvent leur racine dans la structure même du système international de sécurité maritime.

Ce système est d'une complexité certaine. Il génère deux ordres de problèmes liés, d'un côté, aux standards professionnels des sociétés de classification, et de l'autre côté, à l'accumulation par celles-ci de fonctions publiques et privées.

Le cadre législatif communautaire actuel ne parvient pas à pallier ces faiblesses, car il n'aborde que partiellement les problèmes précités ; par ailleurs, certains de ses éléments nécessitent une actualisation.

3.1. Contexte général

Le système international public pour la certification de sécurité des navires est intrinsèquement lié au principe de la liberté des mers qui constitue la base du droit international de la mer: en contrepartie de cette liberté, les Etats assument les uns face aux autres la responsabilité fondamentale de garantir la sécurité des navires battant leur pavillon.

Ce système international public a cependant une géométrie complexe. Historiquement, ce système (dit « statutaire ») est venu se greffer sur la structure privée préexistante constituée par les sociétés dites de classification², sans toutefois la remplacer. Cela a donné lieu à une situation où la répartition de tâches entre ces acteurs est variable.

Le développement des normes techniques se fait dans la pratique en partie par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et en partie par les sociétés de classification. Ce qui relève de l'une et des autres varie selon la convention, la matière ou le type de navire. Ainsi :

- La Convention sur les lignes de charge se réfère aux règlements techniques des sociétés de classifications pour ce qui est des normes de construction des navires³. Depuis 1998 une disposition analogue a été introduite dans la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer)⁴. La Convention MARPOL

² En effet, les sociétés de classification sont nées au XVIIIe siècle pour certifier la qualité des navires aux effets de l'assurance – la première ayant été le Lloyd's Register. Cette fonction privée perdure encore.

³ Règle 1 (Strength of hull): « The Administration shall satisfy itself that the general structural strength of the hull is sufficient for the draught corresponding to the freeboard assigned. Ships built and maintained in conformity with the requirements of a classification society recognized by the Administration may be considered to possess adequate strength »

⁴ Chapitre II-1, Partie A-1, Règle 3-1

(Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires), à son tour, n'aborde pas de façon exhaustive les normes de construction.

- La convention SOLAS règle très exhaustivement certaines matières comme les équipements marins, qui font néanmoins l'objet de bien de règlements techniques des sociétés de classification.
- En matière de navires de passagers la convention SOLAS est beaucoup plus exhaustive que pour d'autres types de navire.
- Les règlements techniques des sociétés de classification comprennent principalement les aspects structureaux du navire (tels que sa résistance, son intégrité, les matériaux de construction, les soudures, sa stabilité et flottabilité, sa résistance au feu, la disposition des cuves) ; la machinerie (moteurs, chaudières, générateurs, gouvernail, pompes, système de lest, ancres, etc.) ; ainsi que certains aspects de l'équipement et du fonctionnement du navire (p.ex. éléments de sauvetage, communications internes, éléments pour des cargaisons spécifiques comme pétroliers, chimiquiers, etc).
- Certaines sociétés vont plus loin dans leurs règlements que d'autres. De ce fait il y a parfois des chevauchements entre ces règlements et les conventions internationales, comme p.ex. dans le cas des installations contre incendies.

L'imbrication entre les fonctions statutaire et de classification est donc très importante et caractérise le système international de sécurité maritime, allant bien au-delà de la pratique courante dans d'autres secteurs du transport. Les procédures d'inspection et de délivrance des certificats qui attestent du respect des normes statutaires reflètent cette imbrication sans que cela empêche la responsabilité ultime de chaque Etat quant à la sécurité des navires battant son pavillon.

- Pour la matière statutaire, c'est donc à l'Etat du pavillon de mener les inspections et délivrer les certificats correspondants, mais il lui est loisible de déléguer à une société de classification reconnue soit la première, soit les deux fonctions ensemble.
- Pour la matière de classification, c'est la même société qui définit les règlements techniques, décide la méthodologie d'inspection et certifie conforme auxdits règlements.

Les sociétés de classification accumulent ainsi des fonctions de production de règlements techniques, d'inspection et de certification, agissant à tous les niveaux du système y compris l'application des dispositions statutaires⁵.

3.2. Problèmes liés aux standards professionnels

En tout état de cause, l'exercice de ces fonctions exige une totale indépendance, l'application d'un code de conduite strict, un niveau particulièrement élevé de compétence et des connaissances techniques très spécialisées et en évolution constante.

⁵ L'OMI prépare actuellement des normes techniques pour la construction de navires qui fixeraient des critères minimaux à remplir par les règlements des sociétés de classification (« *goal-based standards* »). Cela constitue un premier pas encourageant, mais pourtant assez timide car il s'agit en tout cas de normes très génériques (développées avec la participation directe des sociétés de classification elles-mêmes) et dont l'adoption et application prendra encore quelques ans.

- Il y a actuellement environ soixante organisations reconnues par les membres de l’OMI.
- Leur niveau de qualité et de capacité technique est très variable, et force est de constater que la plupart d’entre elles ne sont pas en mesure d’assurer un niveau satisfaisant de fiabilité, de sécurité et de protection de l’environnement.

3.3. Faiblesses inhérentes à l’accumulation de fonctions

Les navires sont construits et entretenus conformément aux normes et sous la vigilance des sociétés de classification. Elles en approuvent les plans et en surveillent la construction ; comme repris ci-dessus, elles demeurent maîtresses non seulement des règlements de fond mais aussi de la méthodologie d’inspection qu’elles appliqueront pour certifier la conformité de la nouvelle construction auxdits règlements. Dans le cas très fréquent de délégation par l’Etat du pavillon, elles émettront par la suite les certificats internationaux. Tout au long de la vie du navire, la société de classification continuera à certifier la conformité du navire aux règlements de classe et aux certificats internationaux. Typiquement, en somme, la sécurité du navire repose à tout moment sur la société de classification.

De toute évidence, ce système présente des faiblesses inhérentes qui le rendent particulièrement vulnérable:

1. Il est peu probable que, lors de l’émission des certificats internationaux, la qualité des certificats de classe ne puisse jamais être mise en question. Toute erreur commise se transmettra inévitablement en aval – y compris les certificats statutaires dont quelques-uns prennent comme base l’existence du certificat de classe correspondant. Elle affectera peut-être un nombre élevé de navires avant qu’elle ne soit détectée.
 - Il est cependant vrai que ce système a l’avantage de donner à la société de classification une connaissance très approfondie de l’état du navire lorsqu’elle s’acquitte correctement de ses fonctions.
2. Dans la pratique, c’est le plus souvent le chantier qui finit par choisir la société de classification qui approuvera les plans et surveillera la nouvelle construction. Par la suite, une fois le navire délivré à son armateur et tout au long de sa vie, l’intervention de la société de classification sera facturée à celui-ci qu’il s’agisse de travail de classe ou de tâches statutaires : l’armateur devient ainsi le seul client . Des telles situations sont source potentielle de graves conflits d’intérêt ; cela est particulièrement problématique lorsque l’administration du pavillon n’exerce pas un contrôle suffisant sur la société de classification.

L’exemple suivant illustre avec clarté les implications de cet état de choses:

- Tel qu’il est conçu, le système permet à une société de classification de réduire à discrétion le nombre de ses inspections directes devant conduire à l’émission des certificats de classe. En effet, pour ce qui est des certificats de classe c’est la société elle-même qui arrête les normes de substance ainsi que les exigences d’inspection dont, théoriquement, elle pourrait même arriver à s’en dispenser. Or, cela ne l’empêcherait pas d’émettre par la suite les certificats statutaires, qui deviendraient ainsi largement virtuels - même si les inspections statutaires ont été correctement effectuées.

- On constate en effet un recours croissant à la limitation des inspections propres en fonction de l'évaluation du système de qualité des chantiers, à tel point qu'il est inévitable de se demander dans certains cas si la sécurité en demeure suffisamment garantie. Or, on assiste aux déclarations publiques des sociétés de classification qui se voient exposées aux pressions des chantiers les plus puissants pour que les exigences de leurs règlements techniques s'accommodent des réductions de coûts qu'impose le marché. Malheureusement, les erreurs commises aujourd'hui sur des navires destinés à la navigation dans d'autres eaux pourraient ne se manifester, peut-être fatalement, que dans quinze ou vingt ans lors que ces navires ont changé de mains et se trouvent en difficulté devant les côtes européennes.

Dans de telles circonstances, l'encadrement des sociétés de classification par le pavillon devient critique ; mais il demeure tout aussi indispensable que les sociétés de classification mènent une gestion très rigoureuse de la qualité et mettent en place un environnement de contrôle extrêmement exigeant.

3.4. Les insuffisances du système actuel de la directive 94/57/CE

Les Etats membres et la Communauté sont tributaires du système international du droit de la mer et de la sécurité maritime. La Communauté, ne pouvant donc pas instaurer un régime fondamentalement différent du régime international, s'est confrontée à la nécessité de pallier aux faiblesses de ce régime, tout en assurant la libre prestation de services d'inspection et de certification de la sécurité des navires battant pavillon européen dans le marché intérieur.

C'est ainsi qu'est née la directive 94/57/CE⁶ laquelle, sans changer pour l'essentiel le statu quo décrit ci-dessus, a veillé à imposer des exigences strictes d'indépendance et de capacité professionnelle moyennant le mécanisme de l'agrément communautaire.

- L'octroi de l'agrément communautaire, étant à l'origine du ressort des Etats membres, est devenu avec la réforme introduite par le paquet « Erika I »⁷ une compétence de la Commission qu'elle exerce assistée par un comité de réglementation.
- Ce mécanisme agit par la suite par une double voie : d'un côté, les Etats membres doivent s'assurer que les navires battant leur pavillon sont conçus, construits et entretenus conformément aux règlements d'une société de classification ayant reçu l'agrément communautaire après vérification du respect d'un certain nombre de critères (« organisme agréé » dans la terminologie de la directive) ou, exceptionnellement, sur la base de règlements nationaux équivalents ; de l'autre côté, des tâches relevant des conventions internationales ne peuvent être déléguées qu'à des organismes agréés.

L'agrément communautaire s'est ainsi focalisé sur le premier des problèmes repris à la section précédente, c'est-à-dire la question des standards professionnels, mais il n'aborde que très partiellement le deuxième :

- Il est vrai que les critères d'agrément actuels comprennent des exigences détaillées à remplir par les systèmes de qualité des organismes agréés. Or la directive n'a jusqu'à

⁶ JO L 319 du 12.12.1994, p. 20

⁷ Directive 2001/105/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 décembre 2001 (JO L 9 du 22.1.2002, p. 9)

présent mis en place aucune mesure visant spécifiquement à gérer les risques que présente l'accumulation de fonctions par les organismes agréés.

Les audits menés par la Commission ont mis en évidence la persistance de toute sorte de défaillances au sein des organismes agréés, allant de l'emploi d'un nombre clairement insuffisant d'inspecteurs à l'infraction tant des conventions internationales que de leurs propres règlements techniques – et ce en dépit de systèmes de qualité bien développés, avec des procédures exhaustives et en constante révision. Or, ces faiblesses signalent un problème typique de contrôle; plus particulièrement, elles suggèrent un décalage considérable entre l'environnement de contrôle qu'exige l'accumulation de fonctions par les organismes agréés, dont il était question plus haut, et celui dont ils disposent actuellement.

4. OBJECTIFS

Eu égard à l'analyse précédente, il importe d'examiner la nécessité de l'action communautaire avec comme objectif principal l'amélioration de la fiabilité du processus d'inspection et de certification de la sécurité des navires battant pavillon européen.

Une fois cette nécessité établie, il s'avère nécessaire de réformer le mécanisme actuel d'agrément communautaire agissant par trois voies avec autant d'objectifs intermédiaires, à savoir :

- (a) Le renforcement des contrôles entourant le processus d'inspection et de certification de la sécurité des navires ;
- (b) La réforme de l'agrément limité ; et
- (c) La mise à jour des critères d'agrément.

4.1. Objectif principal: améliorer la fiabilité du processus d'inspection et de certification de la sécurité des navires battant pavillon européen.

4.1.1. Nécessité de l'action communautaire

Le maintien du statu quo a été fortement défendu par certains Etats membres ainsi que par l'ensemble des organismes agréés, qui ont jugé suffisant de continuer à appliquer le mécanisme actuel d'évaluation de ceux-ci par la Commission et les Etats membres (prévu à l'article 11 de la directive) - le cas échéant moyennant davantage d'audits dits verticaux⁸.

Après réflexion, cela s'avère tout à fait insuffisant : l'évaluation par l'autorité publique, bien qu'indispensable pour assurer le respect des critères d'agrément, ne peut pas se substituer à l'obligation qu'incombe aux organismes agréés de s'acquitter correctement de leurs tâches.

Comme il était question plus haut, la réalité avérée est que le système de la directive n'est pas encore parvenu à fournir toute l'assurance nécessaire, car il n'apporte qu'une solution partielle. Trop de dysfonctionnements menacent le processus d'inspection et de certification de la sécurité des navires malgré les efforts des organismes agréés. Il s'agit d'une véritable hypothèque sur la sécurité qui exige la réforme immédiate de l'agrément communautaire, sous

⁸ C'est-à-dire, des audits allant jusqu'à l'analyse de cas concrets de certification de navires.

peine d'en subir plus tôt ou plus tard les conséquences - dont l'impact potentiel est examiné plus en détail dans la section 5.0 de cette étude.

Cela rend nécessaire la modification du cadre législatif actuel. Il importe cependant de maintenir la forme d'une directive : en effet, le remplacement de la directive actuelle par un règlement s'accommoderait mal du régime de délégation par les Etats membres des prérogatives d'inspection de navires et de délivrance de certificats dont ils sont les titulaires conformément aux conventions internationales applicables

4.2. Objectifs intermédiaires

4.2.1. Objectif intermédiaire n° 1 : renforcement des contrôles

L'analyse repris dans la section 2 montre que l'objectif d'une plus grande fiabilité du processus d'inspection et de certification exige d'intervenir sur les contrôles qui l'entourent actuellement, afin de rendre le système plus à même de détecter les erreurs commises dans le processus d'inspection et certification, d'en identifier les causes, de les corriger à la source et d'en prévenir la récurrence.

Les solutions doivent s'accommoder naturellement de la réalité complexe du secteur, prenant en compte des éléments comme la dualité classification/tâches statutaires, le monopole de l'expertise par les organismes agréés et la nécessité d'assurer à tout moment un niveau de protection élevé et uniforme dans la Communauté.

– Le renforcement des contrôles constitue le premier objectif intermédiaire de la réforme. Il s'agit de sa composante capitale et fait l'objet principal de cette étude d'impact.

4.2.2. Objectif intermédiaire n° 2 : réforme de l'agrément limité

En même temps, il importe de passer en revue les éléments constitutifs de l'agrément communautaire, et de corriger tout élément qui puisse laisser une porte ouverte à la perte de qualité de service auprès des organismes agréés.

Le premier des éléments identifiés est l'existence de deux types d'agrément, ordinaire et limité, dont la distinction obéit à des critères de taille et non de qualité. Or ce système, à l'origine censé donner aux petites sociétés un moyen de s'adapter aux exigences de la directive, n'est pas sans inconvénient. D'un côté, la limitation des effets de leur agrément rend plus difficile le renouvellement de la flotte de ces petites sociétés et nuit tant à leur performance qu'à leur capacité d'évolution et de perfectionnement. De l'autre côté, le système peut être vidé de sens par l'extension de l'agrément limité à plusieurs Etats membres, en particulier si cela concerne des flottes importantes.

La réflexion qui s'impose est claire : l'agrément communautaire ne saurait être une question de taille, mais strictement de qualité et de performance en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Toute limitation éventuelle de l'agrément d'une société devrait se baser sur ses capacités démontrées, indépendamment du nombre de navires dans son registre.

– La réforme de l'agrément limité constitue le deuxième objectif intermédiaire de la réforme

4.2.3. *Objectif intermédiaire n° 3 : mise à jour des critères d'agrément*

Deuxièmement, les critères d'agrément nécessitent une mise à jour. Au fil des réformes successives de la directive, ces critères ont été développés et reformulés ; or ces réformes ont généré un corps quelque peu désordonné, avec des expressions parfois peu précises voire des dispositions redondantes. Qui plus est, quelques lacunes subsistent notamment en ce qui concerne l'utilisation d'inspecteurs non exclusifs par les organismes agréés ; elles doivent être comblées.

- La mise à jour des critères d'agrément constitue le troisième objectif intermédiaire de la réforme

4.2.4. *P.M. La réforme du système de sanctions*

La Commission considère que des raisons de proportionnalité et d'efficacité plaident en faveur de la révision du système de sanctions actuel, avec notamment le remplacement de la suspension de l'agrément par l'introduction de sanctions financières.

L'intérêt de cette révision pour l'efficacité des nouvelles mesures prévues, et très particulièrement en ce qui concerne l'objectif intermédiaire n° 1, est indéniable. Or s'agissant de dispositions complémentaires visant à assurer le respect des dispositions matérielles (anciennes ou nouvelles) de la directive, leur impact potentiel est d'ordre strictement subsidiaire et ne fait pas l'objet d'examen dans cette étude.

5. OPTIONS LEGISLATIVES

5.1. **Objectif intermédiaire n° 1 : renforcement des contrôles**

Une fois écarté le maintien du statu quo réglementaire, les options suivantes se présentent au législateur communautaire pour renforcer les contrôles entourant le processus d'inspection et de certification des navires :

5.1.1. *Option 1 : séparation de fonctions*

Comme il était question plus haut, la cause ultime des problèmes qui subsistent se trouve dans l'accumulation de fonctions par les organismes agréés. La première des options disponibles viserait donc à agir directement à ce niveau moyennant la séparation des fonctions de classification et d'inspection et de certification statutaires – ce qui introduirait naturellement un contrôle croisé entre les différentes filières.

L'objectif de la séparation de fonctions peut néanmoins être atteint par plusieurs voies, qui donnent lieu à autant de sub-options :

Option 1a: reprise des tâches statutaires par les Etats membres, mettant de ce fait fin à la délégation actuelle. Les organismes agréés se borneraient à réaliser les tâches d'inspection et de certification afférentes à la classification – y compris la production et diffusion de règlements techniques pour la conception, construction, inspection et entretien des navires.

Option 1b: Tâches statutaires et de classification à effectuer par des inspecteurs différents du même organisme agréé, dans des conditions par ailleurs identiques au régime actuel. Cela introduirait un « deuxième pair d'yeux » lors des inspections.

Option 1c : Création de filiales séparées « classe » et « statutaire » au sein des organismes agréés. Par rapport à l'option 1b, cette option viserait à affaiblir les liens de hiérarchie commune entre les deux inspecteurs chargés respectivement des inspections de classification et statutaire.

Option 1d : Tâches statutaires et de classification à effectuer par des organismes agréés différents. Cette option viserait à éliminer complètement les liens de hiérarchie. Cela signifierait non seulement l'introduction d'un « deuxième pair d'yeux », mais aussi un gage additionnel de sécurité : chaque filière apporterait au processus de certification une connaissance approfondie propre des navires, des chantiers, des sous-traitants, etc., qui peut être utilement mise à profit moyennant le dialogue et la coopération entre les organismes agréés concernés.

5.1.2. Option 2 : renforcement des systèmes de contrôle des organismes agréés

La deuxième option agirait en aval de l'option 1, car visant à rendre plus efficaces les instruments soutenant la bonne gestion des organismes agréés.

Il s'agit ici de procéder à un important renforcement du système de contrôle auprès des organismes agréés par le biais de:

- Davantage de transparence,
- Davantage de coopération entre les organismes agréés, afin d'assurer un niveau uniforme et élevé de protection,
- Davantage d'indépendance du système de contrôle,
- La mission spécifique d'assurer l'examen en continu des règlements, des procédés et des contrôles internes des organismes agréés et d'en guider l'amélioration.

Partant du modèle que fournit le système dit QSCS⁹ mis en place par l'association IACS (International Association of Classification Societies)¹⁰ formée par dix organismes agréés, cette option viserait la création d'une structure d'évaluation et de certification de la qualité aux fonctions élargies, commune à l'ensemble d'organismes agréés et mise en place par eux-mêmes sur une base de pleine indépendance¹¹. Elle devrait disposer de tous les moyens nécessaires pour un travail en profondeur et en continu, et avoir l'autorité nécessaire pour imposer aux organismes agréés son interprétation des normes de qualité ainsi que pour proposer toute action correctrice tant individuelle que collective pour l'amélioration de la qualité de leur travail – par exemple, en matière de gestion des risques.

⁹ Quality System Certification Scheme

¹⁰ A noter que, dans les dernières étapes de la consultation avec l'industrie, des propositions intéressantes ont été faites par IACS dans le sens d'augmenter de façon significative l'activité et puissance de QSCS. La Commission a cependant estimé que ces propositions devaient être substantiellement approfondies pour qu'elles puissent devenir un instrument utile dans la résolution des problèmes identifiés et applicable à tous les organismes agréés.

¹¹ En effet, QSCS présente deux inconvénients majeurs. D'un côté, son indépendance et autorité sont très limitées, car soumis en fin de compte au conseil d'IACS. De l'autre côté, c'est un système privatif des membres de ladite association; or les organismes agréés qui n'en font pas partie ne peuvent pas être tenus de se faire auditer par leurs concurrents.

La base de coopération entre les organismes devrait par ailleurs s'étendre à la compatibilité de leurs règlements techniques, à l'interprétation des conventions internationales et à l'application uniforme des uns et des autres, car il est indispensable de disposer tant d'une référence commune d'évaluation que d'instruments de correction horizontaux.

- Cette obligation est partiellement prévue dans le texte actuel de la directive (plus particulièrement en matière de règlements techniques, avec des résultats pour l'instant mitigés) ; la plupart des activités y afférentes sont par ailleurs menées sur une base volontaire au sein d'IACS et pour ses membres. Il s'agit donc de généraliser ce système, de le rendre indépendant de l'appartenance à une association et de l'associer à un contrôle plus efficace.

Comme il en était question plus haut, cette fonction est un instrument de gestion voué à soutenir la bonne gestion des organismes agréés ; elle est donc complémentaire mais pas de même nature que l'évaluation menée par la Commission et les Etats membres. C'est par ailleurs dans le cadre de cette évaluation que la Commission devra vérifier, y compris par son audit direct, que ladite structure commune est conforme aux conditions ci-dessus.

5.2. Objectif intermédiaire n° 2 : réforme de l'agrément limité

Comme il en était question plus haut, la Commission considère que l'agrément communautaire ne saurait être une question de taille, mais strictement de qualité et de performance en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

Sur la base de critères clairs pour déterminer à quel moment la mauvaise performance d'un organisme agréé devient une menace inacceptable, tout organisme qui remplit les conditions minimales exigées pour l'une et l'autre doit pouvoir offrir ses services sans limitation dans le marché intérieur. Dans le cas contraire l'agrément doit lui être refusé ou, s'il est déjà agréé, retiré.

En même temps, l'agrément communautaire doit tenir compte des capacités réelles des organismes agréés ; par conséquent, il doit être possible d'empêcher qu'un organisme agréé, quelle que soit sa taille, intervienne pour le compte des Etats membres dans des domaines (par exemple, navires très spécialisés comme les chimiquiers, les gaziers ou les grands navires de passagers) pour lesquels il n'a pas développé les compétences nécessaires.

Par conséquent, il est prévu d'abolir le système actuel de limitation de l'agrément sur base du nombre de navires classés, et de le remplacer par la possibilité de limiter l'agrément aux domaines pour lesquels l'organisme en question a démontré sa compétence.

Deux organismes bénéficient actuellement de l'agrément limité, à savoir l'Hellenic Register of Shipping et RINA VE. Leur flotte enregistrée demeure insignifiante par rapport à celle des autres organismes agréés¹².

La mise en place des mesures susvisées pour la réforme de l'agrément limité ne change en rien la situation du marché :

¹² Face aux presque 39.822 navires classés par les dix organismes à l'agrément ordinaire, les deux organismes à l'agrément limité comptent au total avec 341 navires (282 pour l'Hellenic Register of Shipping et 59 pour RINA VE)

- dans le système actuel de la directive l'agrément limité d'un organisme peut d'ores et déjà être étendu aux Etats membres qui en font la demande ;
- les critères qualitatifs d'agrément, et en particulier l'exigence de compter avec les ressources nécessaires pour s'acquitter correctement de leurs tâches, s'appliquent à tous les organismes agréés sans exception,
- il n'y a par conséquent pas d'ouverture additionnelle du marché mais une rationalisation des critères de limitation et l'élimination de lourdeurs d'ordre simplement procédural qui ne constituaient pas une vraie barrière.

Ces mesures étant par conséquent sans impact économique, elles ne font pas l'objet d'une analyse particulière dans la section 5.

5.3. Objectif intermédiaire n° 3 : mise à jour des critères d'agrément

L'expérience dans l'application des critères d'agrément actuels révèle que certains d'entre eux sont très difficiles d'application.

- C'est le cas en particulier du ratio de navires à inspecteurs. La directive établit clairement la nécessité de compter avec un nombre d'inspecteurs proportionnel à la flotte classée. Cependant, le nombre minimum de mille navires et celui de cent inspecteurs des critères A.2 et A.3 actuels ne constituent qu'un seuil pour l'obtention de l'agrément et ne permettent pas d'en dériver un ratio extrapolable automatiquement aux flottes de taille supérieure. Par ailleurs, une fois la taille d'une société écartée comme condition de l'agrément, ces nombres deviennent superfétatoires. La Commission considère qu'un ratio de dix navires par inspecteur demeure en principe une limite raisonnable, mais l'évaluation de la suffisance du personnel doit intégrer d'autres facteurs qui ne sont pas quantifiables a priori: il est d'emblée nécessaire que cette suffisance se produise à chacun des lieux où des visites devront être menées ; elle doit en outre prendre en compte la supervision de nouvelles constructions, la technologie utilisée, les types de navires à inspecter et surtout le respect effectif des exigences des règlements techniques et des conventions internationales. Par conséquent, les seuils spécifiques précités (d'ailleurs devenant superfétatoires avec la réforme de l'agrément limité) peuvent être supprimés.

En même temps, il convient de mettre fin à l'utilisation d'inspecteurs non exclusifs par les organismes agréés, que la directive permet toujours pour les tâches de classification.

- Ces inspecteurs à l'emploi précaire ne sont pas un moyen fiable d'assurer l'indépendance et la qualité du travail malgré les efforts de formation et de suivi des organismes agréés. A son tour, le recours aux inspecteurs exclusifs des autres organismes agréés, bien que parfois indispensable pour pouvoir assurer une couverture mondiale en toute circonstance, doit demeurer exceptionnel : des pratiques comme les soi-disant « joint exclusive surveyors » doivent disparaître car elles contredisent l'esprit de ces dispositions.

Il est enfin nécessaire de combler certains vides, dont le manque d'exigence de personnalité juridique et de certification des comptes des organismes agréés – ce qui est incongru dès lors que la Commission est tenue de vérifier qu'aucun organisme ne se trouve sous le contrôle de certaines catégories d'intérêts ni dépend de manière significative d'une seule entreprise commerciale. La certification des comptes - s'avère par ailleurs tout à fait indispensable pour la réforme du système de sanctions dont il est question ci-dessous.

Toutes ces options peuvent être retenues dans un exercice global qui tient également compte de la nécessité de regrouper et de rédiger les critères d'agrément de manière plus lisible.

La mise à jour des critères d'agrément est de nature essentiellement juridique ou rédactionnel et par conséquent sans impact économique appréciable, sauf en ce qui concerne l'exclusion de l'utilisation d'inspecteurs non exclusifs¹³. Par des raisons d'exhaustivité, l'impact de ce dernier aspect est examiné à la section 5.1.2 dans le cadre de la séparation de fonctions (option 1)¹⁴ mais le résultat calculé reste valide si c'est l'option du renforcement du contrôle de qualité (option 2), avec laquelle il est tout aussi compatible, qui est retenue. L'exclusion d'inspecteurs non exclusifs ne fait par conséquent pas l'objet d'une évaluation séparée sous l'intitulé de l'objectif intermédiaire n° 3.

6. ANALYSE DE L'IMPACT DES DIFFÉRENTES OPTIONS LEGISLATIVES

Cette section fournit un certain nombre d'informations en termes qualitatifs et quantitatifs qui illustrent les incidences qui peuvent être attendues de l'action envisagée.

Toutefois, il convient de souligner que la réduction des risques d'accidents maritimes est le résultat de tout un ensemble de mesures, y compris le cadre normatif communautaire et sa mise en œuvre effective par tous les acteurs concernés. Par ailleurs, nombre de facteurs influent sur ces risques, tels que l'évolution des flux commerciaux maritimes, la croissance de la flotte, les progrès de la technologie navale ou encore le facteur humain.

Ainsi, il serait erroné de chercher à attribuer à cette action particulière tel ou tel bénéfice précisément quantifié en termes de réduction du nombre d'accidents, de diminution de dommages environnementaux ou de sauvegarde de vies humaines. Cela est l'objet de la politique de la sécurité maritime dans son ensemble, politique qui de plus est fondée sur le principe de précaution et pas uniquement sur des considérations purement économiques.

Néanmoins il peut être utile, pour mettre cette action en perspective, de rassembler quelques éléments chiffrés mettant en évidence l'importance des dommages causés par des accidents maritimes majeurs.

Ainsi, le montant total des réclamations individuelles présentées au FIPOL (<http://www.iopcfund-docs.org/ds/engframeset.html>) suite au naufrage de l'Erika, en 1999, s'est élevé à 208 millions d'euros tandis que le montant des réclamations soumises après l'accident du Prestige, en 2002, s'est élevé à 926 millions d'euros.

En réalité, le montant des dommages causés par ces catastrophes est beaucoup plus élevé. Le Conseil Economique et Social de la Région Pays de la Loire a en effet estimé que les pertes économiques réelles occasionnées par le naufrage de l'Erika s'élevaient à 840 millions d'euros. Le WWF estime (étude réalisée en 2003) à plus de 5 milliards d'euros les dommages

¹³ La certification des comptes, dans le cas peu prévisible où elle ne serait pas d'ores et déjà exigée par le droit du pays d'établissement de l'organisme agréé à d'autres fins relevant du droit fiscal ou du droit des sociétés, représente un coût tout à fait marginal qui ne mérite pas de détour dans le cadre de cet étude.

¹⁴ Car directement en rapport avec l'obligation de couverture mondiale à laquelle sont assujettis les organismes agréés.

réellement occasionnés par le naufrage du Prestige (http://www.wwf.fr/oceans_et_cotes/index.php).

Quant au budget communautaire il a par exemple été mobilisé via les Fonds structurels pour compenser une partie du préjudice subi par l'Espagne lors de l'accident du Prestige. Les montants mobilisés se déclinent de la façon suivante :

Fonds de Solidarité	8,6 millions d'euros
FEDER	48,2 millions d'euros (programme opérationnel GALICIA)
Fonds de Cohésion	83,9 millions d'euros (pompage du fuel et neutralisation de la carcasse du navire)
Fonds Social européen	10,1 millions d'euros
IFOP	30 millions d'euros (compensations aux pêcheurs et industries d'aquaculture)
TOTAL	180, 8 millions d'euros

D'autre part, les dommages liés aux écosystèmes peuvent être considérables. Dans le cas de l'Exxon Valdez, on a déploré la perte de 35 000 oiseaux terrestres, 250 000 oiseaux marins, 22 baleines, 1000 loutres marines ou encore de milliards d'œufs de saumons et de hareng (données du CEDRE - Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentation sur les pollutions – <http://www.le-cedre.fr/>). Quant aux coûts de nettoyage des côtes de l'Alaska, ils se sont élevés à 2,1 milliards de dollars.

Il faut toutefois souligner que des organismes comme le CEDRE, en Europe, et l'Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council, aux Etats-Unis, (<http://www.evostc.state.ak.us/facts/economic.html>) dont l'expertise scientifique est internationalement reconnue se déclarent eux-mêmes dans l'impossibilité de quantifier la durée nécessaire à la restauration des écosystèmes pollués suite aux marées noires ou les coûts totaux de cette restauration.

Enfin, il y aura toujours, en mer, des risques d'accident. Mais la préparation à cette éventualité peut sauver des vies humaines. A titre de rappel, plus de 2140 vies humaines ont été perdues suite à des accidents maritimes dans le monde pendant la période 2000-2003. A titre d'exemple, il convient de rappeler les accidents suivants survenus dans les eaux européennes :

Navire	Année et lieu	Perte de vie humaine
“ <i>Herald of Free Enterprise</i> ”	1987, Zeebrugge	93
“ <i>Scandinavian Star</i> ”	1990, Baltic Sea	158
“ <i>Estonia</i> ”	1994, Baltic Sea	852

“Express Samina”	2000, Paros Island	82
------------------	--------------------	----

6.1. Option 1 : analyse de base

6.1.1. Ressources affectées actuellement par les organismes agréés à l'inspection et certification de la flotte européenne.

Il paraît approprié d'estimer d'abord les ressources affectées actuellement par les organismes agréés à l'inspection et la certification de la flotte européenne. Les activités des sociétés de classification étant intensives en travail, cela peut se faire par le calcul des effectifs plus une correction pour coûts indirects.

La flotte communautaire faisant l'objet de certification statutaire par les organismes agréés conformément à la directive 94/57/CE est estimée à environ 7.000 navires :

- Les navires européens de plus de 500 tonnes de jauge brute (devant disposer d'un certificat de classe conformément à la convention SOLAS) sont 7.830
- Les navires de passagers dont l'inspection est actuellement menée en tout ou en partie par les administrations nationales sont 1.372, dont approximativement un tiers sont de plus de 500 tonnes de jauge brute.
- Il est estimé que pour les 7.373 navires restants, environ 95% des tâches statutaires sont déléguées aux organismes agréés, ce qui représente un total de 7.004 navires.
- Quant aux organismes agréés, pour 40.163 navires se trouvant dans leurs registres, ils disposent d'un total de 5.961 inspecteurs exclusifs. Cela représente une moyenne de 6.73 navires par inspecteur concernant l'ensemble de tâches statutaires et de classification.
- Il en résulte que les effectifs actuellement consacrés par les organismes agréés à la certification statutaire et de classification de la flotte communautaire sont de 7000 navires x 6.73 navires/inspecteur = 1.040 inspecteurs.

Le poids respectif des deux types de tâches ne peut se faire que de manière très approximative, car elle dépend de plusieurs facteurs et varie significativement d'un type de navire à l'autre. Cependant, cet effort ne devrait pas excéder 54% en moyenne pour les tâches statutaires contre 46% pour les tâches de classification. En effet, la composante statutaire peut être calculée comme suit :

- Prenant comme hypothèse de travail une flotte européenne stabilisée à 7.000 navires avec le niveau actuel de 1.600 nouveaux enregistrements par an (donc compensés par autant de départs), environ 5.400 navires se trouveront chaque année dans le cycle habituel d'inspections périodiques.
- Ainsi, pour un cycle de cinq ans, un cinquième fera l'objet des inspections quinquennales dont la durée est estimée à deux semaines et demie de travail d'inspection – c'est-à-dire, 5.400 navires x 0.2 x 2.5 semaines/navire = 2.700 semaines d'inspection.
- Quant aux quatre cinquièmes restant, ils feront l'objet des inspections annuelles d'une durée estimée à une semaine et demie – c'est-à-dire 5.400 navires x 0.8 x 1.5 semaines/navire = 6.480 semaines d'inspection.

- Si tous ces navires devaient faire l'objet d'une deuxième inspection pour la correction de déficiences d'une durée estimée à 0.7 semaines d'inspection, cela représenterait 4.320 navires x 0.7 semaines/navire = 3.024 semaines d'inspection.
- Des inspections non programmées peuvent être ajoutées en cas de détention lors des contrôles par l'Etat du port (476 détentions accumulées en 2003 par navires européens dans les trois régimes principaux¹⁵), ou lors d'accidents (700 accidents annuels pour l'ensemble de la flotte mondiale, dont 30% de navires européens = 210 accidents). A raison d'une semaine d'inspection par navire, cela représente 686 semaines d'inspection.
- Les 2.541 navires-citernes, chimiquiers et gaziers font l'objet d'inspections additionnelles d'une durée estimée à une semaine, ce qui ajoute 2.541 semaines d'inspection.
- Finalement, les 1.600 nouveaux enregistrements font l'objet d'inspections approfondies d'une durée estimée à 4 semaines par navire – c'est-à-dire 1.600 navires x 4 semaines/navire = 6.400 semaines d'inspection.
- Le total est donc de 21.845 semaines d'inspection pour l'ensemble du travail statutaire concernant la flotte européenne.
- Un inspecteur consacrerait en moyenne 39 semaines de travail par an à l'inspection (comptant 6 semaines de congé, 4 semaines de formation et 3 semaines de travail administratif).
- Cela représente 21845 semaines d'inspection : 39 semaines/inspecteur = 561 inspecteurs, c'est-à-dire, 54% du total.

Quant au reste de personnel technique, de recherche, administratif et d'encadrement, un calcul basé sur les effectifs actuels des organismes agréés rend un ratio de 1.5 employés par inspecteur exclusif. Pour le travail statutaire, ce ratio doit néanmoins être corrigé du fait qu'il comprend une composante importante de personnel dont les tâches relèvent exclusivement du travail de classification: développement, mise à jour et diffusion des règlements techniques, approbation de dessins, tenue et publication du registre, etc. Une estimation prudente mènerait à une réduction d'un tiers laissant le ratio à un employé additionnel par inspecteur exclusif. Cela représente par conséquent un total de 561 employés affectés par les organismes agréés à des tâches techniques, administratives, de support et d'encadrement afférentes au travail statutaire pour l'ensemble de la flotte classée battant pavillon européen.

Une correction forfaitaire pour coûts indirects de 30% paraît largement suffisante pour parvenir à une estimation juste qui prenne compte des investissements spécifiques en matière de technologies de l'information (3%), formation (7%) et autres coûts indirects non spécifiés (20%).

Les ressources totales affectées actuellement par les organismes agréés à l'inspection et à la certification statutaire de la flotte européenne ne devraient donc pas excéder les 1.122 hommes/an plus 30% de coûts indirects.

¹⁵ Mémoires d'entente de Paris et Tokyo et US Coast Guard

6.1.2. *Impact de l'obligation de couverture mondiale*

Les inspections pour la rénovation des certificats de sécurité de construction se réalisent normalement dans les chantiers lors que le navire se trouve en cale sèche. Conformément au Système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (Résolution A/948(23) de l'OMI), les inspections de rénovation des autres certificats se font en même temps. De leur côté, les inspections annuelles se font à tout endroit disposant des services minimaux nécessaires. Comme il était question plus haut, d'autres inspections non programmées, à réaliser également à tout endroit, sont nécessaires lors des détentions par l'Etat du port, ainsi que pour vérifier la correction de déficiences détectées lors d'inspections précédentes. Des entrées non programmées en cale sèche sont parfois aussi nécessaires.

Les organismes reconnus ont d'ores et déjà l'obligation de donner couverture mondiale et de réaliser le travail statutaire moyennant leurs inspecteurs exclusifs ou ceux d'autres organismes agréés. C'est ainsi qu'ils ont établi des vastes réseaux de bureaux régionaux qui leur permettent de couvrir tous ces besoins tout en minimisant le temps et frais des déplacements des inspecteurs, et d'améliorer ainsi le temps de réponse comme la qualité de service de l'organisation.

Par ailleurs, pour des tâches relevant du travail de classification, les organismes agréés utilisent environ 580 inspecteurs non exclusifs, c'est-à-dire, 10% du nombre d'inspecteurs exclusifs. Certains organismes agréés ont passé entre eux des conventions bilatérales leur permettant d'utiliser les soi-disant "joint exclusive surveyors", c'est-à-dire des inspecteurs qui travaillent uniquement pour les organismes en question; en tout état de cause, ils constituent l'exception plutôt que la règle.

Dans certains cas les stations de petite taille pourraient nécessiter des renforts pour pouvoir couvrir les besoins de la flotte qu'elles inspectent et en même temps séparer les fonctions. Cela concernerait surtout les inspections à mener à tout endroit, car les stations desservant les chantiers disposent de davantage de personnel. Les organismes agréés pourraient ainsi être incités à faire un recours accru à des inspecteurs non exclusifs pour les tâches de classification ou à des dispositifs comme les "joint exclusive surveyors" pour les tâches statutaires.

Cela est tout à fait indésirable car il importe d'assurer à tout moment que les inspections seront faites par des inspecteurs absolument indépendants, aux plus hautes qualifications et parfaitement familiarisés avec les règlements et procédures de l'organisme pour lequel ils travaillent.

Dans cette perspective, il semblerait nécessaire d'accompagner la séparation de fonctions par des mesures visant à mettre fin à l'utilisation d'inspecteurs non exclusifs et rendre exceptionnel le recours aux inspecteurs exclusifs d'autres organismes agréés.

Une telle mesure ferait que l'éventuel renfort des petites stations se fasse moyennant l'embauche d'inspecteurs exclusifs ou, ce qui est le plus probable, par une utilisation flexible des réseaux existants; en ce compris le cas échéant la conversion des inspecteurs non exclusifs en exclusifs.

- La séparation de fonctions n'affecterait que les navires battant pavillon européen, une fraction d'environ 20% de la flotte classée totale, et ne justifierait que rarement le renfort de stations: en effet, l'ensemble des inspections statutaires à mener à tout endroit pour la flotte européenne, conformément au calcul réalisé dans la sub-section précédente, n'exige

que 326 hommes/an¹⁶, c'est-à-dire environ 5% du nombre total d'inspecteurs exclusifs. Les réseaux existants peuvent absorber facilement les besoins ponctuels qui puissent venir s'ajouter à ce 5% lors de la séparation de fonctions (la capacité d'absorption des réseaux existants est clairement mise en évidence par l'écart des ratios de navires par inspecteur constatés auprès des organismes agréés, allant de 3.05 à 12.3 pour une moyenne de 6.73).

- L'éventuelle conversion d'inspecteurs non exclusifs en exclusifs ne devrait pas comporter d'impact appréciable à égalité de charge de travail, dans la mesure où les organismes concernés puissent procéder à une allocation flexible de celle-ci.

Dans l'un et l'autre cas, un effet très réduit pourrait se produire pour des rigidités structurelles (surcharges ponctuelles de travail, non disponibilité d'inspecteurs avec les qualifications spécifiques requises, etc.), bien que l'éventuelle extension du réseau pour donner une couverture mondiale puisse bénéficier largement de la conversion de non exclusifs en exclusifs et vice-versa¹⁷.

L'impact net de cette démarche demeurerait ainsi très bas, et dans une estimation généreuse il ne devrait pas excéder 10% du nombre total d'inspecteurs non exclusifs, c'est-à-dire environ 58 hommes/an (environ 18% des ressources affectées aux inspections « à tout endroit » de la flotte européenne).

Une fois pris en compte le personnel technique, administratif et d'encadrement ainsi que les coûts indirects y afférents, il en résulte un impact net de 116 hommes/an plus 30% de coûts indirects.

6.1.3. *Impact des inspections redondantes*

Il y a lieu enfin à estimer l'effet potentiel des inspections qui font partie à la fois de la filière statutaire et de celle de classification. Certains exemples concernant les visites annuelles sont repris ci-après (entre parenthèse, l'alinéa applicable de la résolution A/948(23) de l'OMI):

- Examen visuel de la coque et de ses dispositifs de fermeture (CA 2.2.2.1)
- Examen visuel des cloisons d'abordage et autres cloisons étanches (CA 2.2.2.3)
- Examen général des machines, des chaudières, des circuits de vapeur et des dispositifs hydrauliques pour en vérifier le bon entretien (CA 2.2.2.10)
- Examen visuel des installations électriques (CA 2.2.2.20)

Lors de la séparation de fonctions, il est à espérer que les organismes agréés continueront à mener ces inspections aux fins de la classification car elles en constituent des éléments importants ; et ce même si elles devront être réalisées à nouveau par l'organisme qui assurera la certification statutaire.

¹⁶ 12475 semaines d'inspection : 39 semaines/inspecteur = 326 inspecteurs

¹⁷ A priori, néanmoins, la séparation moyennant l'assignation des tâches statutaires et de classification à des organismes différents devrait avoir un impact nettement moins important sur les petites stations que l'option de séparer les fonctions moyennant des inspecteurs différents pour la même société comme il est question plus bas.

Cette redondance devrait s'avérer très salubre car elle apporte directement des contrôles croisés au processus de certification. Cela pourrait représenter un effort additionnel n'excédant pas 10% du total du travail d'inspection de la flotte affectée par la séparation de fonctions, impliquant 104 inspecteurs (environ un quart du travail afférent à la classification).

Une fois pris en compte le personnel technique, administratif et d'encadrement ainsi que les coûts indirects y afférents, il en résulte un impact net de 208 hommes/an plus 30% de coûts indirects.

6.1.4. Impact de la prise en charge pour certification statuaire de navires classés par d'autres organismes agréés

La notion de délivrer les certificats statutaires à des navires qu'ils ne classent pas est nouvelle pour les organismes agréés. Lors de la consultation de l'industrie il a été signalé avec une certaine insistance le risque que la séparation de fonctions amène les organismes agréés à réaliser des contrôles particulièrement approfondis des navires classés par d'autres organismes comme condition préalable à l'émission de certificats statutaires – allant jusqu'au contrôle détaillé des dessins et calculs de résistance et/ou stabilité.

Après réflexion, cette crainte semble tout à fait infondée: les procédures à appliquer comme conséquence de la séparation de fonctions ne devraient en aucun cas, en conditions de concurrence sans entraves, être plus strictes que celles que les organismes agréés appliquent actuellement lors du transfert d'un navire de l'un à l'autre. Or, dix des douze organismes agréés, classant 99% de la flotte totale, appliquent des procédures simplifiées pour le transfert de classe entre eux conformément aux normes de l'association IACS.

En réalité, les contrôles ajoutés devraient être beaucoup moins importants : dans des situations comparables à la séparation de fonctions comme l'est la double classification (« dual class ») ou lors que c'est l'Etat du pavillon qui délivre les certificats statutaires, de telles précautions, nullement exigées par les conventions, ne sont normalement pas prises.

Par conséquent, aucun impact ne dérive de la séparation en ce domaine. En premier lieu, ces contrôles approfondis demeureront en tout état de cause une démarche optionnelle appliquée volontairement par les organismes agréés. Deuxièmement, ces procédures ne s'appliqueraient qu'une seule fois par navire et, dans la mesure où elles puissent bénéficier d'un échange efficace d'information entre organismes agréés, les vérifications pertinentes peuvent se faire au fur et à mesure sans imposer ni des charges de travail extraordinaires aux organismes agréés ni des arrêts de trafic aux flottes concernées. Ceci étant, un certain degré de vérification croisée est tout à fait désirable du point de vue de la sécurité et il peut utilement être facilité moyennant une période transitoire suffisante lors de l'introduction de la séparation de fonctions.

6.1.5. Impact résultant sur les armateurs et opérateurs européens

Deux types d'impact pourraient éventuellement affecter les armateurs européens : d'un côté, une augmentation des coûts d'inspection et de certification ; de l'autre côté, des pertes de d'exploitation par des retards lors du processus de certification.

- Quant à l'augmentation des coûts d'inspection, il est prudent de partir de l'hypothèse que les organismes agréés pourront répercuter sur les armateurs la totalité des coûts générés par la séparation de fonctions. Dans ce cas, conformément aux calculs des sections

précédentes, l'impact maximal devrait se situer à environ 30% du total des honoraires perçus actuellement par les organismes agréés pour la certification statutaire de la flotte affectée¹⁸.

Pour une convention comme MARPOL, des sources indépendantes estiment que les coûts totaux de certification supportés par les armateurs et opérateurs varient entre 1 USD et 4 USD par jour selon le type de navire¹⁹. On peut extrapoler cette estimation pour calculer un coût de certification statutaire total allant de 10 USD à 40 USD par jour en moyenne²⁰. Une augmentation de 30% représente donc un impact négligeable non seulement par rapport aux coûts d'exploitation mais aussi par rapport aux coûts tant de capital qu'opérationnels qui découlent de l'application des conventions.

Ceci nonobstant, il semblerait utile que la séparation de fonctions s'accompagne de mesures visant à réduire, voire éliminer toute augmentation concomitante des coûts supportés par les armateurs européens. Ces mesures pourraient entraîner la prise en charge totale ou partielle du coût de la certification statutaire par les Etats membres, et inciter les pays tiers à mettre en place la séparation de fonctions, notamment par un ciblage plus favorable lors du contrôle par l'Etat du port.

- Par ailleurs, du fait de la séparation de fonctions, les navires européens pourraient devoir faire face à des rigidités et des retards dans le processus de certification. Cela se produirait par exemple si l'une ou l'autre inspection ne peuvent pas se faire là où se trouve le navire ; en outre, des retards pourraient se produire lors de la délivrance du certificat de sécurité de construction, qui exige au préalable de disposer d'un certificat de classification en bonne et due forme, si les inspections respectives se font successivement et non simultanément²¹.

Dans un cas comme dans l'autre, ce type de problèmes ne devrait pas se présenter si la couverture géographique est suffisante. Dans la mesure où l'impact de la séparation de fonctions sur celle-ci (cf. ci-dessus) a déjà été pris en compte, aucun impact n'est à escompter pour les armateurs en termes de perte de flexibilité.

Cependant, au cas où de telles situations se produiraient dans la pratique, les coûts pour les armateurs seraient très élevés (cf. note 12). Dans la mesure où la concurrence demeure sans entrave, les organismes agréés prendront toutes les mesures nécessaires pour éviter ce type de

¹⁸ 116 hommes/an pour couverture mondiale + 208 homes/an pour inspections redondantes sur 1.122 hommes/an de ressources totales.

¹⁹ Estimation selon données de 2002, cf. rapport de l'OCDE intitulé « *Cost savings stemming from non-compliance with international environmental regulations in the maritime sector* » (DSTI/DOT/MTC(2002)8/FINAL). Pour un porte-conteneurs de 4800 TEU et 66,000 DWT et pour un vraquier de 150.000 DWT, les coûts d'inspection se situent au tour de 1USD par jour, alors que pour un pétrolier de 280.000 DWT ils représentent environ 4 USD par jour. Les coûts totaux d'exploitation ont été estimés à 7.212 USD, 6.432 USD et 8.747 USD par jour respectivement pour ces trois types de navire, alors que les coûts fixes représenteraient 23.431 USD, 17.326 USD et 29.102 USD par jour. Les coûts découlant de l'application des exigences statutaires, à leur tour, on été estimés à 248 USD, 164 USD et 558 USD par jour. Compte tenu de l'évolution récente des marchés, avec une escalade des prix tant du combustible que du tonnage et de l'acier, les coûts de certification demeurant pour l'essentiel constants, ces derniers devraient représenter en l'actualité une proportion encore plus réduite des coûts tant fixes et opérationnels que d'application des conventions.

²⁰ Cf. section 5.1.1.

²¹ La séquence des inspections (y compris celles qui pourraient devenir redondantes) ne devrait pas changer par rapport à la situation actuelle du seul fait de la séparation, car elle ne modifie les exigences ni de classification ni statutaires.

pertes d'exploitation à leurs clients, pour autant qu'ils puissent disposer du temps indispensable pour s'adapter aux nouvelles circonstances. Il importe donc de prévoir des périodes transitoires suffisantes quelle que soit la formule de séparation choisie.

Compte tenu de ce qui précède, la séparation de fonctions devrait en tout état de cause s'avérer neutre vis-à-vis des armateurs et opérateurs européens, voire positive dans la mesure où le coût de la certification statutaire serait pris en charge par les Etats membres. Des périodes transitoires prudentes s'avèrent indispensables.

Dans le cas de reprise des tâches statutaires par les Etats membres, les problèmes de flexibilité se présenteraient de manière plus grave, car leur capacité de mettre en place des réseaux capables de desservir la flotte communautaire à tout endroit est forcément réduite. Dans ce cas, le risque de générer des arrêts de trafic est très élevé et il paraît prudent d'escompter un minimum d'un jour de perte d'exploitation par navire par an. En tout état de cause, une période transitoire particulièrement longue serait nécessaire pour que les administrations puissent recruter les inspecteurs nécessaires, du fait des particularités touchant au service public.

6.2. Option 1 : impact des différentes sub-options

6.2.1. Option 1a: reprise des tâches statutaires par les Etats membres mettant fin à sa délégation

Cette option établirait une séparation radicale de fonctions et assurerait les contrôles croisés recherchés. Elle impliquerait une augmentation des effectifs des administrations nationales équivalente au total d'effectifs affectés actuellement aux tâches concernées par les organismes agréés. Cette augmentation devrait s'accompagner de la création de structures nouvelles capables de fournir aux navires communautaires une couverture géographique suffisante.

Cela signifie une charge annuelle additionnelle pour les budgets nationaux de 1.122 nouveaux fonctionnaires, dont la moitié inspecteurs, plus 30% de coûts indirects.

Une réduction concomitante d'effectifs et de coûts devrait se produire auprès des organismes agréés, qui cesseraient de réaliser ces tâches. Cela pourrait provoquer une certaine perte d'économies d'échelle par une utilisation moins optimisée des structures existantes concernant la formation, le développement et diffusion de règlements techniques, l'examen de dessins, la tenue du registre, etc. Cet impact indirect peut être chiffré à 0.5 hommes/an par inspecteur transféré²², c'est-à-dire 280 hommes/an au total plus 30% de coûts indirects. Cependant, cet impact est à distribuer sur toute la flotte enregistrée, environ 40.000 navires : l'impact net résultant est négligeable²³.

L'impact sur les organismes agréés se traduirait surtout par des besoins de couverture géographique (car ils disposeraient de moins d'inspecteurs) et des inspections redondantes.

L'impact total serait comme suit :

- Efficacité élevée du point de vue des contrôles croisés.

²² Cf. section 5.1.1

²³ Environ 0.01 hommes/an par navire

- Charge annuelle additionnelle pour les budgets nationaux de 1.122 nouveaux fonctionnaires, dont la moitié inspecteurs, plus 30% de coûts indirects.
- Réduction équivalente auprès des organismes agréés moins une enveloppe de 324 hommes/an + 30 % de coûts indirects pour des besoins de couverture mondiale et inspections redondantes.
- Impact sur les armateurs et opérateurs communautaires se traduisant par la perte d'un jour d'exploitation par navire par an, c'est-à-dire environ 7.000 jours d'exploitation au total. Cela pourrait entraîner des pertes de compétitivité considérables qui déconseillent cette option.
- Une période transitoire de trois ou quatre ans semblerait indispensable pour le recrutement d'inspecteurs par les Etats membres.

6.2.2. *Option 1b: Tâches statutaires et de classification à effectuer par des inspecteurs différents du même organisme agréé*

Cette option présente les risques les plus élevés de perte de couverture mondiale, car toute station devrait pouvoir disposer d'au moins deux inspecteurs à certains moments. En revanche, elle ne devrait pas donner lieu à des inspections redondantes, car comme il est le cas actuellement les organismes agréés ne seraient pas amenés à refaire pour la classification des inspections déjà faites par leur propre personnel aux fins de la certification statutaire.

L'impact total serait comme suit :

- Faible efficacité du point de vue des contrôles croisés car les liens de hiérarchie demeureraient inchangés.
- Impact pour les organismes agréés par besoins de couverture mondiale de 116 hommes/an + 30 % de coûts indirects²⁴.
- Au cas où le coût de la certification statutaire serait pris en charge par les Etats membres, ce coût s'ajouterait au coût actuel des tâches statutaires, c'est-à-dire 1.122 hommes/an plus les coûts indirects. L'impact net résultant pour les budgets nationaux serait de 1.238 hommes/an + 30% de coûts indirects.
- Impact neutre pour les armateurs et opérateurs communautaires (positif dans la mesure où les coûts de la certification statutaire seraient pris en charge par les Etats membres).
- Période transitoire conseillée : d'un à deux ans.

6.2.3. *Option 1c : Création de filiales séparées « classe » et « statutaire » au sein des organismes agréés*

Cette option présente un risque d'impact moyen à élevé tant en matière couverture mondiale que de réalisation d'inspections redondantes (la décision de réaliser celles-ci varierait probablement parmi les différents organismes agréés et pourrait dépendre de facteurs comme

²⁴ Cela permettrait d'exiger la conversion d'inspecteurs non exclusifs en exclusifs avec un impact négligeable.

l'appréciation du système de qualité des chantiers, mais elle demeure en tout cas très probable).

L'impact total serait comme suit :

- Efficacité moyenne du point de vue des contrôles croisés car les liens de hiérarchie seraient affaiblis sans disparaître.
- Impact pour les organismes agréés par besoins de couverture mondiale de 116 hommes/an + 30 % de coûts indirects²⁵.
- Impact pour les organismes agréés par inspections redondantes : 208 hommes/an + 30% de coûts indirects.
- Au cas où le coût de la certification statutaire serait pris en charge par les Etats membres, l'impact net résultant pour les budgets nationaux serait de 1.238 hommes/an²⁶ + 30% de coûts indirects.
- Impact négligeable pour les armateurs et opérateurs communautaires (positif dans la mesure où les coûts de la certification statutaire seraient pris en charge par les Etats membres).
- Période transitoire conseillée : d'un à deux ans.

6.2.4. *Option 1d : Tâches statutaires et de classification à effectuer par des organismes agréés différents*

Cette option présente un risque d'impact très faible en matière couverture mondiale, car aucune petite station ne se verrait contrainte d'assurer en même temps les tâches statutaires et de classification pour le même navire. En revanche, il est très probable qu'elle donne lieu à la réalisation d'inspections redondantes par les organismes agréés.

L'impact total serait comme suit :

- Efficacité élevée du point de vue des contrôles croisés car les liens de hiérarchie disparaîtraient totalement.
- Impact négligeable pour les organismes agréés par besoins de couverture mondiale.
- Au cas où il serait exigé de convertir les inspecteurs non exclusifs en exclusifs, impact pour les organismes agréés de 116 hommes/an + 30% de coûts indirects.
- Impact pour les organismes agréés par inspections redondantes : 208 hommes/an + 30% de coûts indirects.

²⁵ De ce fait, la conversion d'inspecteurs non exclusifs en exclusifs aurait un impact négligeable.

²⁶ 1.122 hommes/an + 116 hommes/an pour couverture mondiale (le coût des inspections redondantes étant répercuté sur les armateurs car afférent à la classification).

- Au cas où le coût de la certification statutaire serait pris en charge par les Etats membres, l'impact net résultant pour les budgets nationaux serait de 1.122 hommes/an²⁷ + 30% de coûts indirects.
- Impact neutre pour les armateurs et opérateurs communautaires (positif dans la mesure où les coûts de la certification statutaire seraient pris en charge par les Etats membres).
- Période transitoire conseillée : d'un à deux ans.

6.3. Option 2 : renforcement des systèmes de contrôle des organismes agréés

L'impact de l'option 2 peut se calculer par simple extrapolation à partir des données disponibles sur QSCS.

En effet,

- QSCS certifie actuellement la qualité des dix plus grands organismes agréés, avec une flotte de 39.822 navires.
- Ce système compte avec 3 auditeurs exclusifs à temps plein, plus sept autres auditeurs à temps partiel sur base contractuelle. Ceux-ci assurent environ la moitié des audits ; l'ensemble équivaut par conséquent à 7 auditeurs à temps plein.
- Avec ces ressources, QSCS vise à mener tous les deux ans un minimum de 10 audits verticaux sur des navires en service et deux audits verticaux sur des nouvelles constructions pour chacun des organismes concernés.
- Quant au personnel technique, administratif et d'encadrement, un calcul similaire à celui de la section 5.1.1 (c'est-à-dire, sur la base d' 1.5 hommes/an par auditeur) rend un total de 10 hommes/an additionnels affectés au support et à la gestion du système.
- Dans la même logique, il y a lieu à compter une correction forfaitaire de 30% pour coûts indirects.
- Cela rend un total de 17 hommes/an plus 30% de coûts indirects pour les dix organismes agréés soumis à QSCS. Au niveau actuel d'activité, l'extension du système aux deux autres organismes agréés ainsi qu'éventuellement à un troisième organisme en provenance des pays de l'élargissement de 2004 aurait un impact minimal, n'ajoutant que 0.3 hommes/an étant donné la taille réduite des flottes concernées²⁸.
- Prenant comme hypothèse de travail une augmentation substantielle de l'activité d'audit et contrôle actuelle allant jusqu'à la quadrupler, cela signifierait un impact additionnel de 52 hommes/an plus 30% de coûts indirects – c'est-à-dire 68 hommes/an au total.

²⁷ Le coût des inspections redondantes et celui découlant de la conversion d'exclusifs étant répercuté sur les armateurs car afférents à la classification.

²⁸ Comme repris plus haut, face aux presque 39.822 navires classés par les dix membres d'IACS, les deux autres organismes agréés comptent au total avec 341 navires (282 pour l'Hellenic Register of Shipping et 59 pour RINA). Prenant comme hypothèse l'agrément éventuel du Polish Register of Shipping, dont la flotte enregistrée aux fins de la directive est de 334 navires, l'extension du système porterait sur 675 navires, c'est-à-dire une augmentation de 1.7% par rapport à la flotte contrôlée actuellement par QSCS.

Supposant que les organismes agréés répercuteront intégralement ces coûts sur les armateurs, l'impact sur la flotte européenne demeure tout à fait négligeable : la répercussion porterait logiquement sur l'ensemble de la flotte classée et représenterait ainsi nettement moins de 0.01 hommes/an par navire.

Naturellement, aucun impact n'est à escompter sur les budgets nationaux, car il n'est nullement question de la prise en charge par les Etats membres des coûts additionnels générés.

Cette option n'aurait non plus aucun impact sur les ressources opérationnelles des organismes agréés ni sur leur couverture mondiale.

Du point de vue de l'efficacité, le caractère de proximité de ce système (car il s'agit en fin de compte d'un véritable dispositif d'autocontrôle de l'industrie) s'accommode bien de la situation du secteur et en particulier du quasi monopole de l'expertise technique que détiennent les organismes agréés ; cette option est de ce fait plus à même de faciliter le développement technique sans détriment de la sécurité. Ses effets bénéfiques s'étendraient à toute la flotte classée par les organismes agréés et non seulement aux navires battant pavillon européen ; elle s'avère par ailleurs particulièrement facile de mettre en place sans risque de bouleversement du système. Par conséquent, le potentiel de cette option est au moins aussi élevé que celui de la séparation de fonctions, pour autant qu'une machinerie bien huilée soit mise en place et qu'elle puisse s'appuyer sur une coopération diligente et loyale des organismes agréés – indispensable car sa vocation est précisément de soutenir leur bonne gestion.

Enfin, compte tenu de la base fournie par le système QSCS préexistant, la transition vers le système découlant de cette option devrait être aisée et s'étendre sur une courte période n'excédant pas douze à dix-huit mois.

7. COMPARAISON DES OPTIONS

Un tableau résumé de l'impact des différentes options politiques est fourni en annexe.

7.1. Option 1a : reprise des fonctions statutaires par les Etats membres, mettant fin à la délégation

Avantage : La reprise par les Etats membres des fonctions statutaires se correspondrait pleinement avec leurs responsabilités de puissance publique et s'attaquerait directement à la racine du problème car établissant une séparation radicale et par conséquent des contrôles effectifs dans le processus de certification.

Inconvénients : Cela exigerait des Etats membres la mise en place d'une administration capable d'aller inspecter les navires là où ils se trouvent, ce qui ne pourrait pas se faire sans un coût considérable pour les budgets nationaux qui rend cette option peu réaliste. En effet, de nombreux Etats membres ne disposent pas d'un personnel qualifié en quantité suffisante pour les inspections techniques et devraient puiser dans les effectifs des sociétés de classification. Une telle mesure s'heurterait aux contraintes des procédures de recrutement du service public et risquerait de générer d'importantes pertes d'exploitation aux armateurs affectés, nuisant de ce fait à la compétitivité du pavillon communautaire ; en outre, elle porterait un coup dur aux

organismes agréés alors qu'on en demeurerait de toute façon dépendant pour la production des règlements de classe.

7.2. Option 1b : Tâches statutaires et de classification à effectuer par des inspecteurs différents du même organisme agréé

Avantage : Facilité de mise en œuvre par les organismes agréés. Elle permettrait de procéder à la conversion des inspecteurs non exclusifs en exclusifs à un coût négligeable.

Inconvénients : L'efficacité d'une telle mesure serait limitée car les deux inspecteurs dépendraient de la même hiérarchie. Les organismes concernés seraient obligés d'augmenter leurs effectifs car elles devraient être en mesure de respecter l'obligation de séparation à tout endroit, ce qui affecterait en particulier les stations de taille petite – faute de quoi on risquerait des pertes d'exploitation auprès de la flotte affectée. La répercussion des coûts y afférents sur les armateurs demeurerait quand même de magnitude négligeable par rapport aux autres coûts d'exploitation des navires. L'éventuelle prise en charge du coût de la certification statutaire par les budgets nationaux serait légèrement plus onéreuse que pour les options 1 et 4 et du même ordre que pour l'option 1b.

7.3. Option 1c : Création de filiales séparées « classe » et « statutaire » au sein des organismes agréés.

Avantage : L'élément « hiérarchie commune » serait affaibli par rapport à l'option 1b, ce qui conférerait à cette démarche une plus grande efficacité.

Inconvénients : Cette option devrait s'avérer plus onéreuse tant en termes de couverture mondiale que par la réalisation d'inspections redondantes. A nouveau, cependant, la répercussion de ces coûts devrait être négligeable pour les armateurs. L'éventuelle prise en charge par les budgets nationaux serait légèrement plus coûteuse par rapport aux options 1 et 3, et du même ordre que pour l'option 1b. Par ailleurs, une telle démarche obligerait à dédoubler le régime communautaire afin d'appliquer des critères spécifiques appropriés à l'une ou à l'autre filière des organismes agréés (p.ex. exigence de disposer d'activités de recherche pour la filière classification, exigence d'introduire dans ses procédures les normes internationales d'inspection pour la filière statutaire) et de garantir dans les deux cas un niveau de qualité et d'indépendance suffisant (p.ex. exigence de certification du système de qualité par un organisme accrédité). La directive actuelle, qui a pour point de départ l'unicité de l'organisme, devrait être abrogée car son économie est incompatible avec cette option. Il en résulterait un cadre législatif complexe contrairement à la philosophie « mieux légiférer ».

7.4. Option 1d : Tâches statutaires et de classification à effectuer par des organismes agréés différents

Avantage : La séparation de fonctions serait claire car l'élément de hiérarchie commune disparaîtrait ; cette option devrait s'avérer aussi efficace que l'option 1a du point de vue de l'introduction de contrôles croisés mais apporterait des éléments additionnels – en particulier une évaluation plus large du contexte global (chantiers, etc.). La mesure ne devrait pas avoir d'effet appréciable sur la couverture mondiale des organismes agréés. Le coût de l'éventuelle prise en charge de la certification statutaire par les budgets nationaux demeurerait comparable à celui de l'option 1a et plus bas que celui des options 2 et 3. La mesure n'exigerait pas d'altérer substantiellement le régime de base de l'agrément communautaire.

Inconvénient : La mesure générerait très probablement des coûts additionnels par inspections redondantes. Par ailleurs, l'éventuelle exigence de suppression des inspecteurs non exclusifs impliquerait un coût additionnel, bien que réduit. La répercussion de ces coûts sur les armateurs demeurerait cependant de magnitude négligeable par rapport aux coûts d'exploitation des navires.

7.5. Option 2 : renforcement du système de contrôle des organismes agréés

Avantage : Alors que toutes les variations de l'option 1 ne pourraient porter que sur les navires battant pavillon européen, l'option 2 contribuerait à améliorer la sécurité de toute la flotte classée par les organismes agréés sans distinction de pavillon, c'est-à-dire, la plupart de la flotte mondiale. Cela suppose un élément déterminant pour la protection des eaux communautaires. Par ailleurs, son coût marginal et sans discrimination pour les armateurs européens s'ajoute à une efficacité estimée élevée. Elle ne nécessite par ailleurs qu'une transition courte et relativement aisée.

Inconvénient : Intervenant en aval du problème principal et exigeant un haut degré de coopération de la part des organismes agréés, cette option exigera un contrôle particulièrement attentif de la part de la Commission, y compris l'usage éventuel de son pouvoir de sanction, afin d'assurer que tous les éléments nécessaires à son bon fonctionnement sont réunis.

7.6. Conclusion

L'option 2 s'avère celle qui combine un haut degré d'efficacité et de facilité de mise en œuvre avec le plus faible impact économique. Elle est compatible avec l'éventuelle suppression des inspecteurs non exclusifs, ce qui rapprocherait son impact à celui des autres options tout en demeurant inférieur et en tout cas marginal pour les armateurs et opérateurs communautaires.

8. Suivi de la mesure

La Commission effectuera un suivi de la mise en œuvre effective par les Etats membres des dispositions de la directive. Les Etats membres communiqueront les mesures d'application ainsi qu'un tableau de correspondance entre les mesures nationales et les dispositions pertinentes de la directive.

Sur un plan opérationnel, la Commission continuera à évaluer périodiquement les organismes agréés afin d'assurer qu'ils respectent leurs obligations découlant de la directive, et plus particulièrement en ce qui concerne la mise en œuvre des mesures préconisées dans la réforme de l'agrément communautaire. En outre, la proposition prévoit le développement d'un système pour mesurer en continu la performance des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

Enfin, la proposition prévoit que la Commission informe régulièrement le Parlement européen et le Conseil sur la mise en œuvre de la directive.

Annexe 1 – comparaison des options

<i>Objectif intermédiaire 1</i>							<i>Objectif intermédiaire 2</i>	<i>Objectif intermédiaire 3</i>
<i>Option</i>	<i>Efficacité</i>	<i>Coûts additionnels nets générés²⁹</i>	<i>Impact éventuel sur les budgets nationaux^{30, 30}</i>	<i>Coûts additionnels pour les organismes agréés³⁰</i>	<i>Coûts additionnels pour les armateurs</i>	<i>Période transitoire conseillée</i>	<i>Coût de la réforme de l'agrément limité</i>	<i>Coût additionnel en cas de conversion de non-exclusifs³⁰</i>
1a	Elevée	324³¹	1.122	-798	7.000 jours d'exploitation par an	3-4 ans	0	négligeable
1b	Faible	116³²	1.238	0	négligeable	1-2 ans	0	négligeable
1c	Moyenne	116 ³³ + 208 ³² = 324	1.238	0	négligeable	1-2 ans	0	négligeable
1d	Elevée	208³²	1.122	0	négligeable	1-2 ans	0	116 ³²
2	Elevée	52³²	0	0	négligeable	1 an	0	116 ³²

²⁹ Hommes/an + 30% de coûts indirects

³⁰ En cas de prise en charge du coût du travail statutaire par les Etats membres

³¹ Répercutés aux armateurs en tout cas

³² Répercutés aux armateurs sauf si le coût du travail statutaire est pris en charge par les Etats membres