



CESNI (20) 61
CESNI/PT (20) 83
1 février 2021
Or. en fr/de/nl/en

GROUPE DE TRAVAIL DES PRESCRIPTIONS
COMITÉ EUROPÉEN POUR L'ÉLABORATION DE
STANDARDS DANS LE DOMAINE DE LA
NAVIGATION INTÉRIEURE

Synthèse de l'atelier en ligne tenu le 12 octobre 2020 « Collecte de données sur les accidents en navigation intérieure »

Communication du Secrétariat

Présidence: Madame Hofbauer (délégation autrichienne) et Madame Klootwijk de Vries (IVR)
Secrétariat: Madame Espenhahn
Programme détaillé de l'atelier : *voir Annexe*

I. Contexte

Bien que des données concernant les accidents soient souvent collectées au niveau national, l'échange de données entre différents pays ou organisations reste difficile, ce qui empêche d'alimenter les bases de données nationales et internationales en informations suffisantes et comparables. De ce fait, les possibilités d'élaborer des recommandations visant à prévenir des accidents similaires sont limitées. Le fait que le signalement des accidents ne soit pas obligatoire dans la navigation intérieure constitue un obstacle supplémentaire.

En 2019, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a décidé de recueillir davantage d'informations sur la collecte de données pour les principaux accidents (PT-29), concernant l'expérience, les habitudes de collecte et les méthodologies existantes.

II. Objectifs de l'atelier

Dans ce contexte, le CESNI a organisé un atelier dont les objectifs étaient les suivants :

- Réunir les personnes de différents Etats membres qui participent à la collecte de données concernant les accidents dans la navigation intérieure
- Améliorer la compréhension des méthodologies et des concepts statistiques existants en vue d'une évaluation des similitudes et disparités significatives entre les Etats membres
- Informer sur les travaux de la Task Force EUROSTAT
- Améliorer le processus de collecte de données en Europe
- Remédier au manque de connaissances en identifiant les personnes qui collectent les données
- Identifier les raisons pour lesquelles des données ne sont pas collectées
- Sensibiliser à l'importance de la collecte de données concernant les accidents pour l'amélioration du niveau de sécurité global dans la navigation intérieure
- Préparer le terrain pour l'élaboration d'une base de données sur les accidents au niveau international (avec possibilité de comparaison et de coopération)
- Promouvoir l'engagement à fournir des données

III. Exemples de retour d'expériences pratiques au niveau national

M. BAČKALOV (Université de Belgrade, Novimar) : une analyse des données relatives aux accidents sur les voies de navigation intérieure : enseignements tirés et pistes pour l'avenir (Annexe 1)

M. BAČKALOV indique que deux approches principales sont possibles pour la collecte des données :

- a) une approche qualitative : enquête sur des accidents spécifiques / majeurs afin de comprendre les causes sous-jacentes, le mécanisme et la dynamique d'un accident, etc.
- b) une approche quantitative : collecte de données concernant le plus grand nombre d'accidents possible.

Il déclare que, dans tous les cas, une quantité représentative de données est nécessaire afin de pouvoir tirer des conclusions générales.

Le projet NOVIMAR étudie les possibilités également pour la navigation autonome, c'est-à-dire avec un nombre réduit d'opérateurs humains, mais il soulève la question de savoir ce qu'il advient alors de la sécurité.

Un examen plus approfondi des types d'accidents considérés, à savoir l'abordage, la collision, l'échouement, les dommages et l'incendie, le chavirement et le naufrage, permet d'établir des liens entre les différents types d'accidents en fonction de la densité du trafic et du contexte, par exemple les conditions météorologiques, mais aussi les infrastructures ou les causes opérationnelles. Il l'explique par un exemple concret en comparant la Serbie et l'Autriche. En ce qui concerne les accidents liés à l'erreur humaine, on peut observer que les accidents dus à l'erreur humaine sont généralement trois fois moins fréquents en Serbie qu'en Autriche. Toutefois, si l'on considère le type d'accident, à savoir la collision, les chiffres sont nettement plus élevés : 77 % pour l'Autriche et 56 % pour la Serbie.

Il ajoute que des facteurs tels que les conditions météorologiques devraient être pris en compte de manière bien plus approfondie. Par exemple, bien qu'elles soient plus difficiles sur le Danube moyen et inférieur que sur le Danube supérieur, les trois sections sont considérées comme le même type de voie navigable (zone 3). Il se demande si la voie navigable ne devrait pas être divisée en trois zones afin de moduler les exigences techniques du bateau en fonction des conditions météorologiques locales. Les variations saisonnières devraient également être prises en compte. Tous ces facteurs sont négligés dans le cadre réglementaire actuel.

De même, il manque certaines catégories de données qui pourraient être utiles, par exemple les principales dimensions des bateaux. Celles-ci ne sont pas enregistrées bien qu'elles soient très importantes, tout comme le type de cargaison et la quantité transportée. Enfin, certains moments de la journée se révèlent plus dangereux que d'autres, par exemple la navigation de nuit. La cause pourrait aussi être liée à l'erreur humaine.

Conclusions : de nombreuses données sont déjà disponibles, mais nous devons les extraire des rapports rédigés dans les langues nationales, ce qui nécessite une traduction.

M. BAČKALOV préconise également une amélioration des formulaires de déclaration et leur standardisation.

M. VAN BRUMMELEN (Rijkswaterstaat) : exemples d'enseignements pratiques acquis aux Pays-Bas (Annexe 2)

Aux Pays-Bas, il est obligatoire de notifier à l'autorité compétente tous les accidents et problèmes de sécurité, de sorte qu'un enregistrement est nécessaire.

M. VAN BRUMMELEN présente les deux sources de données :

1. Les responsables des ports
2. Les bureaux d'enquête

Tous deux utilisent des systèmes d'enregistrement spécifiques via un formulaire d'enregistrement (qui est désormais accessible sur le web) et alimentent une base de données, appelée base de données SOS. Ce processus implique un travail considérable et nécessite donc autant de ressources humaines que les rapports portuaires. L'information doit ensuite être diffusée pour être analysée. Tous les accidents de navigation jugés graves sont signalés via cet outil de déclaration des données. En outre, un outil géographique (carte) avec les différents accidents par année peut être sélectionné pour l'analyse.

Ces outils en ligne pour la notification des données permettent de produire des rapports dédiés, des outils de recherche mais aussi des formations détaillées pour la prévention des accidents.

Les points forts de ce type de collecte de données relatives aux accidents sont les suivants :

- l'aperçu des différents types d'accidents et de lieux,
- une couverture élevée des accidents graves,
- l'utilisation pour l'analyse et le suivi des risques,
- l'indication des causes.

Cependant, il souligne également les points faibles de ce processus de collecte de données :

- une enquête détaillée sur les accidents individuels est nécessaire pour en déterminer les causes (individuelles),
- des données essentielles relatives aux accidents peuvent faire défaut,
- les données peuvent être inexactes,
- le niveau d'enregistrement des accidents par un fournisseur de données peut varier au fil du temps.

Il estime que la motivation par la loi ou les directives est certainement importante, mais qu'il est encore plus important de comprendre que le partage présente un avantage, car la collecte de données implique beaucoup de travail.

C'est pourquoi, aux Pays-Bas, un groupe d'experts se réunit plusieurs fois par an pour émettre un avis d'expert et contrôler la qualité des données collectées, mais aussi afin de discuter du développement de nouveaux outils pour l'analyse des risques et pour l'analyse du facteur humain, qui est très complexe.

Il souligne également le bon exemple de coopération transfrontalière entre la Belgique et les Pays-Bas. Grâce à une politique commune basée sur les risques, ils coopèrent non seulement en partageant des données, mais aussi en matière d'analyse des risques pour la région de l'Escaut occidental. Ainsi, les mesures d'atténuation des risques peuvent être améliorées dans les deux pays.

Pour compléter la collecte de données, une application pour téléphone portable du Rijkswaterstaat (Vaarmelder) est également disponible pour signaler les situations dangereuses. Toutefois, en cas d'accident, il est néanmoins nécessaire de contacter aussi l'autorité compétente.

Conclusions : les Pays-Bas disposent d'une vaste base de données sur les accidents de navigation (base de données SOS). Le partage des données est motivé et stimulé par les avantages mutuels. Plusieurs outils de notification en ligne permettent non seulement de collecter et d'analyser les données, mais aussi de les utiliser pour une politique de sécurité basée sur les risques, la gestion des activités de navigation et l'inspection régulière des bateaux.

M. NEHAB (Administration des voies d'eau et de la navigation, WSV) : Exemples d'enseignements pratiques acquis en Allemagne (Annexe 3)

L'enregistrement des accidents est effectué par deux sources principales :

1. L'Administration des voies d'eau et de la navigation (WSV), l'autorité fédérale qui relève du ministère fédéral allemand, et
2. La police fluviale (Wasserschutzpolizei), l'autorité qui relève des états fédéraux, ce qui signifie qu'il existe en Allemagne 15 polices fluviales différentes.

Les polices fluviales adressent leurs rapports à la Direction générale des voies d'eau et de la navigation (GDWS)¹. L'enregistrement des accidents se fait au moyen d'un formulaire de déclaration des accidents de navigation, comme aux Pays-Bas. Ce formulaire n'est pas encore disponible en ligne. Bien que les formulaires de rapport soient conservés par le GDWS, ils sont rarement utilisés car l'évaluation des formulaires de données nécessite un travail considérable. Tous les 6 mois, le GDWS adresse un rapport au ministère des transports au moyen d'un formulaire dédié.

En outre, conformément à la « loi sur la base de données relative aux accidents de navigation »² adoptée en 2013, le GDWS est légalement tenu de créer et d'exploiter une base de données des accidents de bateaux (HAVARIS). Tout accident survenant sur les voies d'eau intérieures ou en mer et dans les ports doit être enregistré dans cette base de données. Une définition précise du terme « accident », à savoir « *un incident imprévisible qui entraîne des dommages corporels, des dommages matériels considérables ou une perturbation considérable de la navigation* », permet de déterminer quel cas doit être enregistré dans la base de données. HAVARIS doit assurer l'évaluation des accidents. La loi autorise le transfert de données de HAVARIS à la CCNR (sauf en ce qui concerne les données personnelles).

Néanmoins, HAVARIS ne fonctionne pas encore sous la forme d'une base de données numérique. Le problème réside dans la structure des autorités en Allemagne. L'accès devrait être accordé au WSV ainsi qu'aux 15 polices fluviales des "Länder" tout en garantissant un niveau de sécurité numérique élevé. Or, chaque police fluviale travaille avec son propre intranet qui, actuellement, ne peut pas être connecté au réseau du WSV.

Afin de permettre néanmoins la mise en œuvre de la réglementation, un groupe de travail a été créé pour résoudre ce problème par l'identification d'une application logicielle qui semble adaptée à HAVARIS. Cette application est déjà utilisée à de nombreuses autres fins au niveau fédéral et ne génère donc pas de coûts supplémentaires de maintenance et d'exploitation du système. Cette solution répond même aux exigences élevées de l'Allemagne en matière de protection des données, puisque l'intranet fonctionne avec une protection supplémentaire.

Ce groupe de travail a également mis au point un formulaire de notification électronique qui peut être utilisé par les polices fluviales pour assurer un signalement harmonisé des accidents. Ce formulaire est complété par un document décrivant de manière détaillée les exigences pour son utilisation.

Conclusions et perspectives : en Allemagne, des travaux sont en cours pour la collecte électronique de données relatives aux accidents, en particulier est prévu en 2021 le lancement de la base de données HAVARIS dans un « environnement d'essai », sans exclure la possibilité d'une connexion ultérieure à une base de données européenne.

¹ Allemand : Generaldirektion Wasserstraßen - GDWS

² Allemand : Schiffsunfalldatenbankgesetz

IV. Méthodologies harmonisées - Aperçu des travaux réalisés par la task force d'Eurostat sur le transport de passagers par voies de navigation intérieure et résultats des études pilotes

Mme ISCRU (EUROSTAT) : Présentation des travaux réalisés par la Task Force d'Eurostat sur le transport de passagers par voies de navigation intérieure et des résultats des études pilotes (annexe 4)

Mme ISCRU indique que la Commission et les États membres sont tenus de fournir des statistiques en vertu du règlement (UE) 2018/974 (article 5) pour l'étude du développement des statistiques sur le transport de passagers par voie de navigation intérieure.

La première étape en 2016/2017 a consisté à créer une Task Force afin de discuter de la disponibilité des données relatives au transport de passagers par voie de navigation intérieure, de la définition d'indicateurs pertinents et d'une méthodologie pour les statistiques relatives au transport de passagers.

Ensuite, en 2017/2018, la Task Force a recueilli des réactions à sa méthodologie et l'a adaptée en conséquence. La méthodologie finale a ensuite été approuvée fin 2018. Cela a ouvert la voie à des études pilotes en 2019 pour des statistiques relatives au transport de passagers comportant également des indications (toujours facultatives) relatives aux accidents. Dans le cadre de ces travaux, la Task Force a non seulement défini une méthodologie harmonisée pour les statistiques relatives aux accidents, mais a également adopté une définition commune pour les accidents de navigation intérieure.

Les ensembles de données proposés dans le cadre de la méthodologie se concentrent sur les données annuelles concernant :

1. Le nombre d'accidents par degré de gravité, le type d'accident et le type de bateau ;
2. Le nombre d'accidents par degré de gravité, par cause d'accident et par présence de marchandises dangereuses ;
3. Le nombre de personnes tuées ou blessées, selon la gravité des blessures et le type de personne blessée.

De manière générale, tous les pays qui ont participé aux études pilotes collectent des données d'une manière ou d'une autre, mais avec des différences. Par exemple, alors qu'en Allemagne, les accidents sont principalement enregistrés par la police fluviale (tandis que HAVARIS est en cours de développement), l'Autriche ne reçoit que des données agrégées. Les Pays-Bas comptent plusieurs instances de notification, tandis que la Roumanie obtient les données par le biais des responsables des ports régionaux.

Conclusions : la plupart des pays européens collectent et communiquent déjà des données relatives aux accidents survenant en navigation intérieure, mais pas de la même manière. L'absence d'une approche méthodologique commune pourrait être compensée en se référant au manuel méthodologique élaboré par Eurostat et en redéfinissant les systèmes de collecte de données relatives aux accidents.

Un règlement européen sur les statistiques relatives aux accidents survenant dans le transport par voie de navigation intérieure n'est *pas* prévu actuellement. Mais Eurostat poursuivra ses travaux sur une méthodologie révisée afin de suggérer des améliorations aux États membres.

V. Enseignements acquis dans le secteur des assurances - Disponibilité des données relatives aux accidents dans le secteur des assurances et possibilités de collaboration

M. DE BAKKER (EOC Insurance) : le point de vue des assureurs (annexe 5)

Les objectifs de l'EOC sont de réduire le nombre d'incidents, de coopérer et d'aider rapidement en cas d'incidents, d'offrir un ratio de pertes sain et des primes d'assurance stables. Les données recueillies permettent d'apprendre en permanence.

M. DE BAKKER souligne qu'il existe de grandes disparités entre les compagnies d'assurance en raison de la composition de la flotte ou des différentes polices des assureurs. Le partage des données pourrait présenter un grand intérêt mais, premièrement, les résultats sont difficiles à fusionner, deuxièmement, les parties doivent être disposées à coopérer/partager et, enfin et surtout, la protection des données constitue un problème, en particulier dans le secteur privé (assurance).

Une autre difficulté réside dans le fait que les autorités nationales travaillent seules et que, par conséquent, aucun système de données transfrontalier n'est utilisé. Or, cela serait essentiel pour rechercher et identifier les lieux d'accidents et trouver des solutions afin de pouvoir enfin réduire les risques.

Conclusions : M. DE BAKKER plaide en faveur d'un système européen (public) unique qui puisse rester simple afin que de nombreuses personnes puissent y contribuer. EOC a déjà établi des groupes de travail et informe des activités de prévention par le biais des réseaux sociaux.

VI. Outils numériques

M. VAN DER LINDE (Platform Zero Incidents, PZI) (Annexe 6)

La mission première de la plate-forme « Zero incidents » est de faire en sorte que ne survienne plus aucun incident environnemental et de sécurité dans le secteur du transport fluvial. À cet effet, elle se concentre non seulement sur les incidents survenus, mais aussi sur les incidents évités de justesse. La PZI se considère comme un centre d'expertise en matière de prévention des incidents liés à la sécurité et à l'environnement dans le secteur du transport fluvial.

La collecte des données a commencé en 2015 et se poursuit depuis 5 ans au moyen d'un formulaire électronique qui n'est pas très détaillé mais qui respecte la confidentialité des données en préservant l'anonymat. Les rapports sont subdivisés par activité et couvrent

- les chutes par-dessus bord,
- la navigation et l'amarrage,
- le chargement et le déchargement,
- les incidents à fort impact,
- les incidents peu fréquents.

Plus de 4 350 incidents ont été enregistrés à ce jour entre 2015 et 2020 (cumul annuel). Parmi ceux-ci figurent environ 2 000 incidents ayant des conséquences pour les personnes, pour l'environnement ou ayant donné lieu à des dommages matériels.

Des bulletins de sécurité et des alertes sont régulièrement diffusés et librement accessibles sur le site web de la PZI.³

Les meilleures pratiques et lignes directrices ainsi que les connaissances liées aux données sont également disponibles.

M. VAN DER LINDE aborde ensuite le « syndrome de l'erreur humaine ». Comme le facteur humain joue un rôle dans environ 80 % des incidents, il est tentant de tenir pour responsable la personne qui se trouve dans la timonerie. Or, l'erreur humaine n'est *pas* la cause de la défaillance, mais son effet ou son symptôme.⁴ Le contexte dans lequel les mesures correctives ou d'atténuation ont été prises doit être pris en considération car il est directement lié à l'erreur humaine. L'individu est intégré dans un système sociotechnique et influencé en permanence par celui-ci.

³ Voir <https://www.platformzeroincidents.nl/home/>

⁴ Voir Prof. S. Dekker « [The field guide to understanding human error](#) », 2014

Conclusions : la PZI vise à améliorer la sécurité sans aspects commerciaux en permettant à ses membres de signaler anonymement les incidents et les quasi-accidents en se basant sur des faits. Elle permet d'obtenir des connaissances et de l'expertise émanant du secteur de la navigation intérieure au niveau international et vise par conséquent à collaborer avec les acteurs concernés. Un grand intérêt est accordé à la recherche de causes profondes qui vont au-delà de la simple qualification d'erreur humaine. Elle a été créée en 2015 à l'initiative de l'industrie et des acteurs du marché, désireux d'exercer une plus grande influence sur leur propre sécurité.

M. NIEUWESTEEG (Centre for the Law & Economics of Cyber Security, CLECS) : Bons critères pour la collecte de données européennes à la lumière de la protection des données (Annexe 7)

En tant que conseiller stratégique indépendant en matière de cybersécurité, M. NIEUWESTEEG s'attache à renforcer le discours public sur la cybersécurité.

Un bon exemple est un prix annuel attribué aux entreprises néerlandaises afin de promouvoir la transparence et les efforts dans le domaine de la cybersécurité.⁵ Les entreprises ne pouvant consacrer que des fonds limités à la cybersécurité, elles doivent décider au cas par cas quelle est la mesure la plus efficace. À ce jour, les entreprises ne sont pas en concurrence dans le secteur de la cybersécurité, elles agissent dans leur propre intérêt.

M. NIEUWESTEEG souligne que le partage de l'information a un coût, mais qu'il n'apporte pas nécessairement de bénéfice social. La conséquence pourrait être une défaillance sur le marché, car les entreprises supportent toujours des coûts privés nets pour le partage de l'information. Toutefois, le partage des connaissances concernant les accidents pourrait accroître les avantages sociaux, ce qui signifie moins d'accidents.

Ainsi, un examen plus approfondi de la relation entre les avantages et les coûts de l'agrégation des données permet de dégager un équilibre délicat : d'une part, les avantages sociaux avec la prévention des incidents/accidents et donc une éventuelle réduction ainsi qu'une meilleure politique et, d'autre part, les coûts privés à assumer par les entreprises pour la protection des données, la cybersécurité et les risques du partage des données en termes de concurrence. De manière générale, les réglementations en matière de protection des données entravent le partage des données et tel est le cas aussi en ce qui concerne la cybersécurité.

Quelles sont alors les meilleures stratégies pour aller de l'avant ?

1. **Accroître le bénéfice social** : cela pourrait contribuer à créer un bien-être social et générer des « effets d'entraînement » positifs pour d'autres secteurs.
2. **Introduire des avantages privés** : incitations sous forme de subventions, de co-création et d'analyses de rentabilité innovantes qui pourraient générer des « effets d'entraînement » positifs.
3. **Réduire les coûts privés** : les entreprises pourraient réduire les coûts de la cybersécurité, par exemple en choisissant un cyber-assureur. Afin de réduire davantage encore les coûts, les petites et moyennes entreprises pourraient investir conjointement dans ce type d'assurance ou pourraient investir conjointement en tant que secteur dans le respect du règlement général sur la protection des données (RGPD).

Conclusions et prochaines étapes : M. NIEUWESTEEG voit le risque que la cybersécurité soit utilisée comme prétexte pour ne pas participer au partage des données. Cependant, le partage des données et des connaissances va de pair avec la réponse aux incidents. Il estime que les avantages sociaux de l'agrégation des données devraient être déterminés précisément par toute entreprise ou partie prenante. En outre, il conviendrait de préciser dans quelle mesure les avantages privés pourraient être introduits et dans quelle mesure les coûts privés pourraient être réduits. Afin d'apporter une réponse à ces questions, il faut cependant déterminer clairement qui influence le processus décisionnel.

⁵ <https://www.csarindex.eu/>

VII. Analyse de la situation actuelle - obstacles et opportunités pour la collecte et l'échange de données (annexe 8)

Mme KLOOTWIJK DE VRIES, IVR, décrit brièvement la situation actuelle en ce qui concerne les principes de base de la collecte de données et rappelle les enseignements tirés du congrès de l'IVR qui s'est tenu à Prague en juin 2019. Déjà à l'époque, il était dit que les données existent, de manière fragmentée, mais qu'elles ne sont pas systématiquement partagées. En outre sont principalement enregistrés les accidents graves, alors que les comportements dangereux et les accidents mineurs - qui pourraient conduire à des accidents mortels - sont souvent négligés (Théorie du triangle de Heinrich).

Un autre problème réside dans l'absence de définition harmonisée du terme « accident », comme l'a déjà souligné Mme Iscru d'Eurostat. Si chaque État membre a une définition différente, les données collectées selon cette définition ne peuvent pas non plus être les mêmes.

Mme ESPENHAHN, Secrétariat du CESNI, poursuit en donnant un bref aperçu des obstacles actuels tels que les différents concepts et les différentes méthodologies statistiques, les difficultés à comparer les données dues au fait que différents indicateurs/paramètres sont utilisés et dues au fait que les données en tant que telles sont également différentes, étant donné que les objectifs de leur collecte sont différents. Ces obstacles ne sont pas nouveaux, de même que le fait que la notification des accidents n'est pas obligatoire dans la navigation intérieure (sauf pour les marchandises dangereuses).

Elle présente différentes pistes susceptibles d'aider à surmonter ces obstacles, comme par exemple combler les lacunes en matière de connaissances en établissant et en améliorant une communication transparente entre les administrations des voies d'eau (ainsi que les ministères) d'une part, et les bureaux de statistiques d'autre part. L'élaboration et la mise en œuvre d'une définition commune des accidents et d'une méthodologie harmonisée contribueraient grandement à permettre l'enregistrement des données sur une base comparable.

Conclusions et perspectives : outre la perspective d'établir un processus de collecte de données plus standardisé et harmonisé comprenant une définition commune des accidents, l'enregistrement des comportements dangereux et des accidents mineurs (qui peuvent conduire à des accidents graves) devrait revêtir un intérêt majeur pour toutes les parties participantes afin d'améliorer la prévention des accidents et la sécurité. Bien que la création d'une nouvelle base de données européenne centralisée semble irréaliste à court terme, d'autres initiatives devraient être prises dans ce sens. Un standard CESNI pourrait être établi pour faciliter la collaboration et la comparaison des données.

VIII. Discussion

Une discussion de 60 minutes a permis à tous les participants d'échanger leurs points de vue. La discussion était animée par Mme Frouwke Klootwijk-de Vries, IVR.

M. BACKALOV (Université de Belgrade) soulève la question de la fréquence des accidents. Par rapport au transport maritime, elle est relativement faible si l'on considère la taille de la flotte. L'analogie avec les données relatives aux accidents routiers et ferroviaires n'est pas vraiment évidente, car les circonstances ne sont guère comparables. Il revient sur le facteur humain qui est non linéaire et donc non prévisible. Si l'on considère le paramètre de la construction navale : les bateaux sont construits selon des exigences minimales, ils répondent donc à des standards techniques mais sont moins résilients face aux erreurs humaines.

M. STANGL-BRACHNIK (Autriche) partage l'avis selon lequel seule une définition commune du terme "accident" permettra d'adapter les données à l'échelle internationale. Les statistiques relatives aux accidents du travail suivent déjà une définition claire et les données sont disponibles et devraient être partagées (c'est-à-dire le numéro ENI des bateaux). Il demande quelle est l'étendue des travaux d'Eurostat.

Mme ISCRU (Eurostat) répond à la question de l'Autriche en expliquant que la définition et la méthodologie communes ne s'inspirent pas seulement des procédures routières et ferroviaires, mais principalement du secteur maritime. La méthodologie sera encore améliorée pour les statistiques sur le transport de passagers, mais la collecte des données relatives aux accidents restera facultative. Les travaux de la Task Force s'achèvent avec la remise au Parlement du rapport sur les études pilotes. Eurostat ne travaillant qu'avec les offices statistiques, elle s'interroge sur la manière de collecter les données à partir des différentes sources ou tout au moins sur la manière dont les offices statistiques peuvent accéder à ces sources.

M. ARNTZ (IVR) souligne que la collecte de données est très complexe, tout comme les causes des accidents. Selon lui, le facteur humain devrait être examiné plus en détail. Lorsque les incidents sont liés au facteur humain, il s'agit notamment de communication, de barrières linguistiques, etc. il convient donc d'orienter la question sur l'objectif, l'envisageons-nous du point de vue de la pollution, de l'assurance ou de l'économie ? Il suggère l'approche suivante : définir le terme « incident » ; limiter les détails d'enregistrement mais analyser davantage les causes profondes ; entretenir une base de données simple avec un ensemble minimum de données pour obtenir l'adhésion et la volonté de saisir et de partager les données.

M. MAURER (délégation suisse) attire l'attention sur le fait que l'analyse des comportements dangereux et des accidents mineurs présente un potentiel d'apprentissage considérable (Théorie du triangle de Heinrich). Il demande si ceux-ci sont enregistrés en Allemagne. M. NEHAB (Allemagne) répond que selon la loi sur la base de données relative aux accidents de bateaux, seuls les accidents doivent être enregistrés.

M. VAN BRUMMELEN (Rijkswaterstaat) estime que l'accent devrait également être mis sur la réduction des risques et que les données ne constituent qu'un outil pour y parvenir. Il estime qu'il faudra au moins dix ans pour mettre en place une base de données internationale commune. Afin de ne pas attendre aussi longtemps pour réduire les risques, il conviendrait de définir immédiatement une base commune, au moins pour certains risques, afin de pouvoir commencer immédiatement à partager les informations déjà disponibles. Il suggère de partager d'abord les informations, puis de créer une base de données commune.

MS SCHREIBERS (Intergo) observe que pour tirer des enseignements des incidents afin de réduire les risques, il faudra davantage de données. Elle estime que le comportement humain n'est pas imprévisible, mais qu'il faut davantage de données (heure de la journée, utilisation d'appareils techniques, etc.). La question délicate est donc de savoir comment améliorer la qualité de l'enregistrement et éviter un enregistrement insuffisant. Selon M. VAN BRUMMELEN, la motivation des personnes est la clé pour partager les données et faire les efforts nécessaires pour les enregistrer. Or, les formulaires actuels sont trop complexes et demandent trop de travail. Il suggère d'utiliser un ensemble de données de base couvrant les accidents les plus courants, et peut-être de collecter séparément des données concernant les points devant faire l'objet d'une étude distincte. Il y aura toujours des lacunes, quel que soit le niveau de détail du formulaire. L'interprétation des données est primordiale ; une approche basée sur le risque permet de mieux comprendre les principales causes d'un incident. Il conviendrait de préserver la simplicité et d'utiliser au maximum les données disponibles.

M. DELAERE (Belgique) salue l'idée de travailler sur ce sujet au sein du CESNIPT, en vue de l'élaboration d'un standard CESNI. Il rappelle que les bases de données privées ont des objectifs différents de ceux mentionnés dans la réglementation européenne. Il soulève la question d'une directive.

Mme ISCRU déclare qu'un règlement de l'UE n'est pas prévu dans un avenir proche ; il est seulement prévu de renforcer la collaboration avec les États membres de l'UE sur une base volontaire. La Task Force s'est attachée à proposer quelques options avec la méthodologie harmonisée.

IX. Conclusions de l'atelier et recommandations pour la poursuite des travaux au sein du CESNI

À la lumière des différentes présentations et des opinions exprimées par les participants à l'atelier, le PRÉSIDENT tire les conclusions suivantes :

Avec plus de 60 invités et intervenants, cet atelier du CESNI a réuni différentes parties prenantes (États membres, compagnies d'assurance, Eurostat, université, etc.) ayant une compréhension différente de la question de la collecte des données relatives aux accidents. Elles ont pu échanger sur les méthodes actuelles de collecte de données, l'utilisation et l'analyse des données, les lacunes existantes, ainsi que sur les meilleures pratiques.

Les connaissances que les participants ont pu acquérir grâce à cet événement étaient à la fois vastes et approfondies. Les différentes méthodologies et concepts statistiques existants ont été présentés, en particulier le travail effectué par la Platform Zero Incidents et la Task Force d'Eurostat. Un processus harmonisé de collecte des données relatives aux accidents dans toute l'Europe serait le bienvenu, mais il reste encore à le mettre en place. Les participants ont constaté qu'il était très difficile de trouver un compromis entre l'exhaustivité et la qualité des données. Dans un premier temps pourrait être élaboré un ensemble minimal de données qui serait suffisamment simple pour encourager les personnes à fournir des données de qualité, tout en étant suffisant pour obtenir les données nécessaires afin de pouvoir analyser les causes des accidents et en tirer des enseignements.

La discussion libre qui a eu lieu à la fin de l'atelier a révélé les différences concernant l'objectif et la motivation de la collecte des données relatives aux accidents. Presque tous les intervenants ont souligné l'importance de la question « **pourquoi** collectons-nous **quelles** données ? ». L'objectif commun de réduire le nombre d'accidents et d'améliorer la sécurité était partagé par tous les participants ; les divergences portaient seulement sur les méthodes, les instruments et l'utilisation faite des bases de données.

Selon Eurostat, aucune réglementation européenne n'est prévue dans un avenir proche. Par conséquent, les travaux du CESNI en tant que plateforme d'échange mais aussi pour l'adoption de standards dans le domaine de la navigation intérieure pourraient jouer un rôle majeur à cet égard.

Annexes :

- Programme of the Workshop
- Mr BAČKALOV (University of Belgrade, Novimar): An analysis of data on accidents on inland waterways: lessons learnt and a possible way forward
- Mr VAN BRUMMELEN (Rijkswaterstaat): Examples of practical experience in the Netherlands
- Mr NEHAB (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, WSV): Examples of practical experience in Germany
- Ms ISCRU (EUROSTAT): Presentation of the work achieved by the Eurostat Task Force on passenger transport by Inland Waterways and results of pilot studies
- Mr DE BAKKER (EOC Insurance): By insurers perspective
- Mr VAN DER LINDE (Platform Zero Incidents, PZI)
- Mr NIEUWESTEEG (Centre for the Law & Economics of Cyber Security, CLECS): Good criteria for European data collection with respect to data protection
- Zoom on the current situation - Obstacles and opportunities for data collection and exchange
- SOS-Form

The Annexes are located on website under “Presentations”

Les annexes sont enregistrées sur le site sous « Présentations »

Die Anlagen stehen auf der Website unter „Präsentationen“

De bijlagen staan op de website onder “Presentaties”
