

Sécurité maritime: mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information

2005/0239(COD) - 23/04/2009 - Acte final

OBJECTIF : renforcer le système communautaire de suivi du trafic des navires en permettant aux États membres de mieux prévenir les risques potentiels si nécessaire.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.

CONTENU : à la suite d'un accord en troisième lecture avec le Parlement européen sur le **troisième paquet concernant la sécurité maritime**, la directive vise en particulier à intégrer des mesures complémentaires de nature à mieux assurer la sécurité des navires et la protection de l'environnement et à harmoniser la mise en place de « lieux de refuge » par les États membres.

SafeSeaNet : la directive prévoit l'élaboration du système communautaire d'échange d'information de sécurité maritime *SafeSeaNet* renforçant ainsi les mesures de suivi des navires. Les États membres devront mettre en place, au niveau national ou local, des systèmes de gestion des informations maritimes afin d'assurer le traitement des informations visées dans la directive. Afin de garantir un échange efficace des informations, les États membres devront veiller à ce que les systèmes nationaux ou locaux mis en place pour recueillir, traiter et conserver ces informations puissent être interconnectés avec *SafeSeaNet*.

Utilisation de systèmes d'identification automatique par les navires de pêche : la directive rend obligatoire l'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS) pour les navires de pêche dont la longueur est supérieure à 15 mètres. Les navires de pêche équipés de l'AIS doivent maintenir celui-ci en fonctionnement à tout moment. Dans des circonstances exceptionnelles, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de son navire.

Autorité compétente pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance : les États membres doivent désigner une ou plusieurs autorités compétentes ayant l'expertise requise et le pouvoir, au moment de l'opération, de prendre de leur propre initiative des décisions en ce qui concerne l'accueil de navires ayant besoin d'assistance.

Accueil des navires ayant besoin d'assistance : les États membres doivent établir des plans aux fins de l'accueil des navires en vue de répondre aux risques que présentent les navires ayant besoin d'assistance dans les eaux relevant de leur juridiction, y compris le cas échéant les risques pour les vies humaines et l'environnement. La directive précise que l'autorité ou les autorités désignées prennent une **décision indépendante** sur l'acceptation d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge après une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base du plan pour l'accueil des navires.

Garanties financières et régime de compensation pour les lieux de refuge: la directive établit que l'absence de certificat d'assurance ou de garantie financière ne constitue pas, en soi, une raison suffisante pour ne pas accueillir un navire en détresse dans un lieu de refuge.

La Commission examinera également les mécanismes existant au sein des États membres pour l'indemnisation du préjudice économique potentiel subi par un port ou un organisme résultant d'une

décision d'accueillir un navire ayant besoin d'assistance. Sur la base de cet examen, elle évaluera différentes options politiques et présentera un rapport au Parlement européen et au Conseil le 31 décembre 2011 au plus tard.

Traitement équitable des gens de mer en cas d'accident : un considérant souligne l'importance pour la sécurité maritime du traitement équitable des gens de mer en cas d'accident et un article impose aux États membres de prendre en compte les dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur ce sujet.

Hydrocarbures de soute : la directive prévoit que les hydrocarbures de soute contenus dans les navires d'une jauge brute supérieure à 1000 devront être déclarés.

La présente directive s'inscrit dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime, constitué de sept actes législatifs (voir également [COD/2005/0236](#), [COD/2005/0237](#), [COD/2005/0238](#), [COD/2005/0240](#), [COD/2005/0241](#) et [COD/2005/0242](#)).

ENTRÉE EN VIGUEUR : 31/05/2009.

TRANSPOSITION : 30/11/2010.