

Informations de base	
2005/0239(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Sécurité maritime: mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information Modification Directive 2002/59/EC 2000/0325(COD) Subject 3.15.08 Entreprises de pêche, marins pêcheurs, conditions de travail 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.20.10 Entreprises et personnel de transport	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)
	CODE Délégation PE au comité de conciliation		STERCKX Dirk (ALDE)
	Date de nomination		24/09/2008
	Commission au fond précédente		Rapporteur(e) précédent(e)
	TRAN Transports et tourisme		STERCKX Dirk (ALDE)
	Date de nomination		21/03/2006
	TRAN Transports et tourisme		STERCKX Dirk (ALDE)
	Date de nomination		24/06/2008
	Commission pour avis précédente		Rapporteur(e) pour avis précédent(e)
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.
Conseil de l'Union européenne	PECH Pêche		PIECYK Willi (PSE)
	Date de nomination		31/01/2006
	Formation du Conseil		Réunions
	Date		
	Justice et affaires intérieures(JAI)		2927
	2009-02-26		
	Justice et affaires intérieures(JAI)		2908
	2008-11-27		
	Transports, télécommunications et énergie		2805
	2007-06-06		
	Transports, télécommunications et énergie		2875
	2008-06-06		

	Transports, télécommunications et énergie	2735	2006-06-08
Commission européenne	DG de la Commission Energie et transports	Commissaire TAJANI Antonio	

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
23/11/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0589 	Résumé
17/01/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
08/06/2006	Débat au Conseil		Résumé
27/02/2007	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
28/03/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0086/2007	
24/04/2007	Débat en plénière		
25/04/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0146/2007	Résumé
25/04/2007	Résultat du vote au parlement		
06/06/2008	Publication de la position du Conseil	05719/3/2008	Résumé
19/06/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
04/09/2008	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
09/09/2008	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0334/2008	
23/09/2008	Débat en plénière		
24/09/2008	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0443/2008	Résumé
24/09/2008	Résultat du vote au parlement		
27/11/2008	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
08/12/2008	Réunion formelle du Comité de conciliation		
03/02/2009	Décision finale du comité de conciliation		
03/02/2009	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03722/2008	
25/02/2009	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A6-0100/2009	
26/02/2009	Décision du Conseil, 3ème lecture		
10/03/2009	Débat en plénière		
11/03/2009	Décision du Parlement, 3ème lecture	T6-0108/2009	Résumé
11/03/2009	Résultat du vote au parlement		
22/04/2009	Fin de la procédure au Parlement		
23/04/2009	Signature de l'acte final		

28/05/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2005/0239(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 2002/59/EC 2000/0325(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/6/67575

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE374.225	07/07/2006	
Avis de la commission	PECH	PE369.846	04/09/2006	
Amendements déposés en commission		PE378.590	16/11/2006	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0086/2007	28/03/2007	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0146/2007	25/04/2007	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE407.946	27/06/2008	
Amendements déposés en commission		PE409.472	23/07/2008	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0334/2008	09/09/2008	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0443/2008	24/09/2008	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A6-0100/2009	25/02/2009	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T6-0108/2009	11/03/2009	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	05719/3/2008	06/06/2008	Résumé
Projet d'acte final	03722/2008/LEX	23/04/2009	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
	COM(2005)0589		

Document de base législatif		23/11/2005	Résumé	
Document annexé à la procédure	SEC(2005)1514 	23/11/2005	Résumé	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2008)0310 	11/06/2008	Résumé	
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2008)0829 	08/12/2008	Résumé	
Document de suivi	COM(2012)0715 	30/11/2012	Résumé	
Autres Institutions et organes				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03722/2008	03/02/2009	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2009/0017 OJ L 131 28.05.2009, p. 0101	Résumé

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

2005/0239(COD) - 25/04/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Dirk **STERCKX** (ADLE, BE) en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, le Parlement européen a approuvé, sous réserve d'amendements, la proposition de la Commission sur le système communautaire de suivi du trafic (3^{ème} paquet maritime).

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- l'objectif de la directive est d'instituer dans la Communauté un système de suivi du trafic des navires et d'information en vue d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, ainsi que la sécurité portuaire et maritime, d'améliorer la réaction des autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer, notamment les opérations de recherche et de sauvetage, et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires ;

- seuls les bateaux de pêche de plus de 24 m de long (plus de 15 m de long proposait la Commission) devraient être équipés du Système d'identification automatique (AIS) ;

- les navires de pêche équipés d'un AIS doivent le maintenir en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des informations relatives à la navigation. Conformément aux directives de l'OMI pour l'exploitation, à bord des navires, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la protection de son navire ;
- un nouvel article a été inséré en vue d'incorporer dans la législation communautaire les progrès réalisés au sein de l'OMI dans le domaine de l'utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à distance (LRIT). Les États membres et la Commission devront coopérer pour créer pour le 31 décembre 2008 un centre européen de données LRIT chargé de traiter les informations de l'identification et du suivi à distance ;
- les navires en provenance d'un port extracommunautaire qui font route vers un port d'un État membre ou un ancrage dans les eaux territoriales d'un État membre et qui transportent des marchandises dangereuses ou polluantes devraient disposer d'une déclaration du chargeur comportant des données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques et la viscosité des huiles minérales qu'il doit transporter ;
- chaque État membre doit être en mesure de transmettre sans délai à l'autorité compétente d'un autre État membre qui en fait la demande les informations concernant le navire et les marchandises dangereuses ou polluantes se trouvant à bord ;
- les députés ont souhaité établir un cadre juridique clair et précis pour les lieux de refuge des navires en détresse. Pour le Parlement, aucune « marge d'appréciation » ne devrait être laissée aux États membres dans ce domaine. A cette fin, chaque État membre devrait désigner une autorité indépendante qui aurait, au moment de l'opération de sauvetage, le pouvoir de prendre de sa propre initiative des décisions en ce qui concerne l'accueil de navires en détresse aux fins : de protéger des vies humaines, de protéger le littoral, de protéger l'environnement marin, de garantir la sécurité maritime et de minimiser le préjudice économique ;
- cette autorité aurait le pouvoir de : i) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé; ii) mettre le capitaine en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime; iii) se rendre à bord du navire ou y envoyer une équipe d'évaluation en vue d'évaluer les avaries du navire et le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent; iv) si nécessaire, faire appel aux sauveteurs et les charger d'intervenir; v) faire en sorte que le navire soit piloté ou remorqué ; en outre, l'autorité compétente devrait veiller à ce que les navires en détresse puissent être accueillis dans un lieu de refuge dans tous les cas où l'accueil d'un navire en détresse dans un lieu de refuge permet de limiter les risques en rapport avec les circonstances ;
- les États membres devraient respecter les directives de l'OMI sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime à l'égard de l'équipage d'un navire en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction ;
- les députés soulignent que les États membres doivent établir des plans en vue non seulement de répondre aux risques créés par les navires en détresse se trouvant dans les eaux relevant de leur juridiction, mais aussi de garantir l'accueil des navires et la protection des vies humaines ;
- l'absence de certificat d'assurance ou de garantie financière ne doit pas constituer, en soi, une raison suffisante pour un État membre de refuser d'accueillir un navire en détresse dans un lieu de refuge. Un État membre pourra toujours demander la présentation d'un certificat d'assurance pour compléter le dossier. Cette demande ne saurait toutefois avoir pour effet de retarder l'opération de sauvetage. Le rapport demande également la mise en place d'un système d'indemnisation pour couvrir ces cas exceptionnels et compenser le préjudice économique d'un port ;
- la Commission devrait veiller à ce que le système communautaire d'échange d'informations maritimes SafeSeaNet soit opérationnel 24 h sur 24 ;
- afin de ménager une période d'essai suffisante, le système européen de suivi du trafic des navires et d'information "SafeSeaNet" devrait être rendu pleinement opérationnel au 1er janvier 2009.

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

2005/0239(COD) - 08/12/2008 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte dans leur intégralité 27 amendements à la position commune, adoptés par le Parlement européen en 1^{ère} lecture. Il s'agit des amendements qui :

- améliorent la proposition de la Commission sur la question des lieux de refuge, en ce qui concerne les plans pour l'accueil de navires dans des lieux de refuge ainsi que l'assurance ;
- concernent la mise en place du centre européen de gestion des données LRIT pour le suivi des navires à longue distance, le réseau d'échanges de données maritimes SafeSeaNet, le traitement équitable des marins, la navigation en condition glace, les exigences concernant le chargement de marchandises dangereuses à bord ;
- concernent la comitologie, les tables de correspondance et l'entrée en vigueur de la directive ;
- intègrent des éléments de la proposition de directive concernant la responsabilité civile et l'assurance des propriétaires de navires, autre élément du Troisième paquet sur lequel n'avait pas encore été obtenu d'accord au Conseil à la date de la seconde lecture du Parlement européen.

Les amendements partiellement acceptés par la Commission sont les suivants :

- les amendements qui concernent la compensation des pertes économiques subies par les ports qui accueillent des navires en difficulté. La Commission soutient l'un des objectifs qui est de souligner l'importance que les États membres ratifient et/ou appliquent les conventions internationales en matière d'indemnisation des dommages de pollution. Toutefois, l'obligation pour les États membres de rembourser tous les coûts et dommages résultant d'une décision d'accueil est excessive et pose des problèmes d'ordre juridique et pratique. Pour la Commission,

il est souhaitable que les États membres disposent d'un cadre juridique permettant l'indemnisation de tels préjudices, si cela se révélait nécessaire ;

- l'amendement qui vise à obliger les États membres à respecter les lignes directrices de l'OMI sur le traitement équitable des marins. Selon la Commission, ces lignes directrices devraient être prises en considération par les États membres, mais il serait difficilement envisageable de les rendre obligatoire en droit communautaire, compte tenu du fait qu'elles concernent essentiellement des questions liées à la procédure judiciaire et pénale, sans lien direct avec les objectifs de la directive ;
- l'amendement portant sur le champ d'application de la procédure de comitologie.

Enfin, la Commission a retenu en principe et/ou sous réserve de reformulation, les amendements concernant :

- l'intégration des systèmes AIS pour le suivi à courte distance des navires avec les systèmes VMS utilisés pour le contrôle des pêches ;
- le processus de décision liés à l'accueil de navires dans des lieux de refuge et les plans « lieux de refuge » ;
- la mise en place d'un centre européen de gestion des données LRIT, qui permettra le suivi à longue distance des navires battant pavillon des États membres et naviguant au large des côtes de l'UE ;
- la confidentialité des informations obtenues au travers de la directive, qu'il s'agisse des informations transmises par les navires par le biais des équipements AIS ou LRIT, ou bien des informations circulant entre États membres au travers du réseau communautaire SafeSeaNet d'échange de données maritimes ;
- la possibilité de développer dans le cadre de l'annexe III de la directive, les éléments constitutifs du réseau d'échanges de données maritimes SafeSeaNet ;
- l'utilisation des informations obtenues au travers de la directive pour la sûreté maritime ;
- le renforcement du contrôle du respect des règles de construction et de maintenance pour la navigation glace ;
- l'obligation faite aux navires d'informer les autorités côtières de la quantité de combustible de soute, quel que soit le volume à bord ;
- le renforcement des dispositions de la directive sur les indications à fournir par le chargeur au moment du chargement de marchandises dangereuses ou polluantes à bord ;
- l'allègement du fardeau des notifications d'arrivée portuaires pesant sur les services réguliers fréquentant les ports communautaires.

Aucun amendement n'a été rejeté.

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

2005/0239(COD) - 11/03/2009 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a adopté par 642 voix pour, 17 voix contre et 3 abstentions, en troisième lecture de la procédure de codécision, une résolution législative approuvant le projet commun de directive 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, issu de l'accord intervenu au sein du comité de conciliation entre la délégation du Parlement européen et le Conseil.

Pour les détails de l'accord, se reporter au résumé daté du 08/12/2008.

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

2005/0239(COD) - 11/06/2008 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission prend note de la position commune du Conseil adoptée à l'unanimité mais rappelle sa position divergente sur la question centrale des lieux de refuge (principe d'accueil des navires en détresse dans un lieu de refuge et obligation pour les États membres de mettre en place une autorité indépendante).

Le Conseil a en effet considérablement réduit la portée de la proposition de la Commission en supprimant d'une part le principe selon lequel les navires en détresse doivent être accueillis dans un lieu de refuge, sous réserve du résultat de l'évaluation de la situation, et d'autre part l'obligation pour les États membres de mettre en place une autorité indépendante pour évaluer la situation et prendre la décision. Or, la Commission estime que cette indépendance est essentielle pour garantir que soit prise à temps la meilleure décision, à l'abri des pressions politiques locales, pour sécuriser un navire en grande difficulté ou confiner la pollution lorsqu'elle ne peut être évitée et permettre ainsi de réduire son impact, y compris pour des États voisins.

La Commission note en revanche que le Conseil se rallie à d'autres aspects de sa proposition, en acceptant en particulier : i) que les navires de pêche de plus de 15 mètres soient équipés de systèmes d'identification automatique, les AIS, afin de prévenir les risques de collision ; ii) en reconnaissant le besoin de garantir que SafeSeaNet, c'est-à-dire le réseau communautaire d'échanges de données sur les navires, leurs mouvements et leurs cargaisons, fonctionne de façon continue 24h/24 7j/7.

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

Le Parlement européen a adopté une résolution législative modifiant la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive 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.

La recommandation pour la 2^{ème} lecture (procédure de codécision) avait été déposée en vue de son examen en séance plénière M. Dirk **STERCKX** (ADLE, BE), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Le Parlement a réintroduit bon nombre d'amendements de 1^{ère} lecture :

Objectifs de la directive : les députés entendent préciser que la directive vise à instituer dans la Communauté un système de suivi du trafic des navires et d'information en vue d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, ainsi que la sécurité portuaire et maritime, d'améliorer la réaction des autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer, notamment les opérations de recherche et de sauvetage, et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires. La directive fixe également les règles applicables à certains aspects des obligations des opérateurs de la chaîne du transport maritime en matière de responsabilité civile et instaure une protection financière adaptée des gens de mer en cas d'abandon.

Autorité compétente pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance : les députés proposent que chaque État membre désigne une autorité compétente qui a l'expertise requise et qui est indépendante en ce sens qu'elle a, au moment de l'opération de sauvetage, le pouvoir de prendre de sa propre initiative des décisions en ce qui concerne l'accueil de navires en détresse aux fins : de protéger des vies humaines, de protéger le littoral, de protéger l'environnement marin, de garantir la sécurité maritime et de minimiser le préjudice économique. L'autorité pourrait entre autres: i) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé; ii) mettre le capitaine en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime; iii) se rendre à bord du navire ou y envoyer une équipe en vue d'évaluer les avaries du navire et le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent; iv) si nécessaire, faire appel aux sauveteurs et les charger d'intervenir; faire en sorte que le navire soit piloté ou remorqué.

Navires ayant besoin d'assistance: la Commission, suivie en cela par le Parlement européen, a utilisé les termes « navires en détresse ». S'inspirant des directives de l'OMI pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance, la position commune utilise les termes « navires ayant besoin d'assistance ». Tout en approuvant le Conseil sur ce point, les députés entendent clarifier que le sauvetage de personnes à bord est réglé prioritairement par la convention de 1979 sur la recherche et le sauvetage (SAR), qui est axée sur le sauvetage de vies humaines.

Traitement équitable du capitaine et de l'équipage : les députés souhaitent que les États membres appliquent la résolution LEG.3 (91) du comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI), du 27 avril 2006, établissant des directives sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime. Ainsi, le capitaine et l'équipage devraient être traités de façon juste et ne pas être criminalisés en cas d'accident selon les députés.

Utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à distance (LRIT) : les navires effectuant des parcours internationaux et mouillant dans un port d'un État membre devront être équipés d'un système LRIT conformément à la convention SOLAS et aux normes de performance et exigences de fonctionnement adoptées par l'OMI. La Commission arrêtera, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle, et en coopération avec les États membres, les modalités et les exigences en matière d'installation des dispositifs LRIT à bord des navires effectuant des parcours dans les eaux couvertes par des stations fixes d'AIS (Automatic Identification System) des États membres. Les États membres et la Commission devront coopérer pour créer un centre européen de données LRIT (composante du système communautaire d'échange d'informations maritimes, SafeSeaNet) chargé de traiter les informations de l'identification et du suivi à distance.

Régime de responsabilité civile et de garantie financière : les députés proposent que les États membres déterminent le régime de responsabilité civile des propriétaires de navires et s'assurent que le droit des propriétaires de navires de limiter leur responsabilité est régi par toutes les dispositions de la convention de 1996 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. Chaque État membre devra prendre les mesures nécessaires afin que tout propriétaire d'un navire battant son pavillon constitue une garantie financière de responsabilité civile conformément au plafond fixé par la convention de 1996. Tout propriétaire d'un navire battant pavillon d'un pays tiers devra également constituer une garantie financière, dès lors que ce navire entre dans la zone économique exclusive d'un État membre.

Abandon des gens de mer: chaque État membre devra prendre les mesures nécessaires afin que tout propriétaire d'un navire battant son pavillon souscrive une garantie financière destinée à protéger les gens de mer employés ou engagés à bord de ce navire en cas d'abandon, conformément à la résolution A 930(22) de l'OMI.

Certificat de garantie financière : l'existence et la validité des garanties financières seront attestées par un ou plusieurs certificats délivrés par les autorités compétentes des États membres. Les conditions de délivrance et de validité des certificats, en particulier les critères et les modalités d'octroi, seront définies par la Commission. Le certificat devra se trouver à bord du navire. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire entrant dans la zone économique exclusive ou une zone équivalente d'un État membre devra notifier aux autorités de cet État membre la présence à bord du certificat de garantie financière. Les députés préconisent en outre la reconnaissance mutuelle entre États membres des certificats.

Absence d'assurances : de l'avis des députés, l'absence de garanties financières ou de certificat d'assurance ne devrait pas dispenser un État membre de l'obligation d'aider un navire en détresse et de l'accueillir dans un lieu de refuge s'il est ainsi possible de limiter les risques pour l'équipage et l'environnement. Ainsi, la demande de présentation d'un certificat d'assurance ou de garantie financière ne saurait avoir pour effet de retarder l'accueil d'un navire en détresse.

Régime de compensation pour les lieux et ports de refuge : les députés proposent que les États membres garantissent l'indemnisation des coûts et du préjudice économique potentiel subis par un port à la suite de l'accueil d'un navire en détresse, lorsque ces coûts et préjudice économique ne sont pas indemnisés dans un délai raisonnable par le propriétaire ou l'exploitant du navire, conformément à la directive et aux mécanismes internationaux de compensation existants.

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

2005/0239(COD) - 06/06/2008 - Position du Conseil

La position commune adoptée à l'unanimité reprend, en totalité ou en partie, 4 amendements proposés par le Parlement européen en 1^{ère} lecture qui améliorent ou précisent le texte de la directive proposée. Toutefois, les autres amendements du Parlement européen n'ont pas été intégrés dans la position commune. Bien que le Conseil partage avec la Commission l'objectif de la proposition, il a apporté quelques ajustements :

Utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS) : l'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS, de classe A) dans les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres a été acceptée par le Conseil. La position commune prévoit toutefois de modifier la proposition de la Commission en fixant avec précision les conditions dans lesquelles s'appliquera cette disposition obligatoire. En outre, le Conseil a suivi le Parlement en faisant référence dans la directive à la résolution A.917 (22) de l'OMI (Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS)).

D'autre part, le Conseil a réexaminé le calendrier de mise en oeuvre (annexe II, partie I) proposé par la Commission afin de s'assurer que les contraintes de délais prévues peuvent être respectées en pratique par les parties concernées. Le Conseil estime qu'il convient d'indiquer que les navires de pêche équipés de l'AIS doivent maintenir celui-ci en fonctionnement à tout moment sauf dans certains cas particuliers.

Accueil des navires dans les lieux de refuge : le Conseil considère que les États membres devraient appliquer les directives de l'OMI sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance (résolution A.949 (23) de l'OMI) qui prévoient que l'État membre a le droit d'accorder ou de refuser à un navire l'accès à un lieu de refuge. Selon la modification apportée par le Conseil, l'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge fera l'objet d'une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base du plan pour l'accueil des navires et d'une décision prise par l'autorité compétente. Pour le Conseil, il est nécessaire de veiller à ce que les plans pour l'accueil soient élaborés sur la base des résolutions A.949 (23) de l'OMI (directives de l'OMI sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance) et A.950 (23) (Services d'assistance maritime).

En outre, le Conseil, par opposition à la Commission, estime que les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance devraient comporter des informations relatives au littoral des États membres, qui contribueraient à l'évaluation de la situation d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge. En ce qui concerne la communication de ces plans aux États membres voisins, le Conseil a introduit la possibilité pour les États membres d'exiger la confidentialité.

Le Conseil a également ajouté une définition des termes « autorité compétente », décrivant le rôle de celle-ci et visant à faciliter la compréhension de ces termes. L'objectif est de donner aux États membres suffisamment de souplesse dans l'organisation de leur autorité compétente, en tenant dûment compte de leurs structures internes en matière d'administration et d'organisation.

Autres questions : le Conseil a modifié la proposition de la Commission en ce qui concerne les mesures prises en cas de présence de glace. Sur ce point, les autorités compétentes devront agir sans préjudice du devoir d'assistance et de la réglementation internationale applicable.

Pour ce qui est de la disposition proposée en ce qui concerne les garanties financières, aux termes de laquelle les États membres auraient la possibilité de demander à l'exploitant d'un navire un certificat d'assurance ou une garantie financière, le Conseil estime qu'il ne convient pas de se référer à une autre proposition de la Commission en cours d'examen dans le cadre de la procédure de codécision (proposition relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires).

En ce qui concerne l'entrée en vigueur de la directive modifiée, il est proposé de faire passer de 12 mois à 18 mois la période accordée aux États membres pour mettre en oeuvre les mesures nationales d'exécution de ce projet de directive.

Pour ce qui est du SafeSeaNet, la position commune du Conseil prévoit une disposition, fondée sur un amendement du Parlement, aux termes de laquelle la Commission veille à ce que SafeSeaNet soit opérationnel 24 heures sur 24.

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.

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

2005/0239(COD) - 08/06/2006

Dans l'attente de l'avis en première lecture du Parlement européen, le Conseil a dégagé une orientation générale sur une proposition de directive 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. Une délégation a indiqué que, dans l'attente de l'avis du Parlement européen, elle n'était pas en mesure de se prononcer sur l'orientation générale.

L'orientation générale adoptée par le Conseil sur la base d'une proposition de compromis de la présidence porte en particulier sur les points suivants:

- l'installation de systèmes d'identification automatique (AIS) sur les navires de pêche d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres, avec la garantie qu'une aide financière puisse être accordée dans le cadre du Fonds européen pour la pêche en vue de leur installation à bord;

- le calendrier de mise en œuvre ci-dessous pour les différentes catégories de navires de pêche en fonction de leur longueur hors tout:

- navires de pêche d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 24 mètres et inférieure à 45 mètres: au plus tard 3 ans après l'entrée en vigueur de la directive;
- navires de pêche d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 18 mètres et inférieure à 24 mètres: au plus tard 4 ans après l'entrée en vigueur de la directive;
- navires de pêche d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres: au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la directive;
- nouveaux navires de pêche d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres: au plus tard 18 mois après l'entrée en vigueur de la directive;

- l'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge dépendra de la décision de l'autorité compétente.

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

2005/0239(COD) - 06/06/2007

Le Conseil est parvenu, à l'unanimité, à un accord politique sur la proposition de directive 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. Le Conseil adoptera sa position commune lors d'une de ses prochaines sessions et la transmettra au Parlement européen pour deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision.

Le texte sur lequel le Conseil a marqué son accord diffère légèrement de celui de l'orientation générale approuvée en juin 2006. Quelques nouveaux considérants ont été élaborés tenant compte de l'orientation générale et certains des amendements du Parlement européen jugés acceptables par le Conseil ont été intégrés dans le texte. Le texte faisant l'objet de l'accord politique propose les mesures suivantes:

- augmenter la sécurité des navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres en les équipant de systèmes d'identification automatique (AIS),
- prévoir des mesures spécifiques pour renforcer la sécurité maritime en présence de glace,
- établir les règles pour l'acceptation ou le refus de navires ayant besoin d'assistance dans les lieux de refuge, et
- renforcer le suivi des navires par le biais du système d'échange d'informations SafeSeaNet.

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

2005/0239(COD) - 23/11/2005 - Document annexé à la procédure

FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM (2005)0589 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.

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS : la Commission a considéré 4 options politiques.

1.1- Option 1: ne rien faire à ce stade : cette option laisserait persister des différences d'interprétation fondamentales sur certaines dispositions de la directive, en particulier quant à l'étendue des obligations des États membres en matière de lieux de refuge.

1.2- Option 2: laisser les États membres agir au travers d'organismes de coopération régionaux (par exemple, Helcom pour la Baltique ou Accord de Bonn pour la mer du Nord) : cette option conduirait à abandonner le principe d'une application harmonisée de la directive entre les différentes régions maritimes de l'Union européenne. Par ailleurs, cette solution créerait pour certaines mesures des différences notables de traitement entre les navires sans justification.

1.3- Option 3: procéder à une refonte complète de la directive, en prenant en compte le résultat des travaux conduits pour la mise en place du système communautaire d'échange d'information de sécurité maritime « SafeSeaNet », et en fusionnant certains messages de comptes rendus. Toutefois, au regard de l'état d'avancement du processus de transposition de la directive 2002/59/CE et de l'avis de la plupart des États membres, une telle refonte apparaît prématurée à ce stade.

1.4- Option 4: effectuer une modification ciblée de la directive : après une analyse détaillée de la situation et de l'impact des mesures proposées et notamment du besoin urgent d'harmonisation des procédures " lieux de refuge " entre les États membres, il apparaît qu'une modification ciblée de la directive 2002/59/CE est la plus à même de garantir une bonne application de ce texte.

CONCLUSION: l'option 4 est celle retenue par la Commission. Cette option serait pleinement justifiée par la nécessité de clarifier et d'améliorer la directive en vigueur, de prendre en compte les acquis technologiques, de renforcer la sécurité de certaines catégories de navires ou dans certaines zones maritimes, et de mettre en œuvre les principes de la politique de l'Union européenne en matière de « mieux légiférer ».

IMPACTS : dans le cadre de la modification ciblée de la législation existante, on trouvera ci-après l'impact des options retenues pour chaque mesure spécifique proposée.

Mesure :amélioration des systèmes d'information (« SafeSeaNet »). L'option retenue permettrait de :

- garantir l'interopérabilité des systèmes nationaux ;
- faciliter les évolutions futures du système sur la base d'un outil commun ;
- réduire les coûts pour les États membres par la fourniture d'un système souple et facile d'accès (Internet).

Mesure : amélioration du cadre juridique « lieux de refuge ». L'option retenue permettrait de :

- assurer une application harmonisée, claire et efficace des procédures d'accueil des navires dans des lieux de refuge ;
- améliorer l'objectivité de la prise de décision, au travers de l'exigence d'indépendance de l'autorité responsable ;
- contribuer à réduire les risques de pollution et, le cas échéant, l'étendue des pollutions.

- garantir aux opérateurs du transport maritime que les demandes d'accueil dans un lieu de refuge seront examinées et feront l'objet d'une décision.

Mesure : obligation d'import d'AIS (Automatic Identification System) à bord des navires de pêche. L'option retenue permettrait de :

- améliorer la sécurité en mer et de diminuer le risque d'accidents impliquant des navires de pêche et des navires de commerce et les conséquences éventuelles de ces accidents (pertes de vies humaines, pollutions..) ;
- entraîner des coûts pour l'équipement des navires de pêche, qui devraient être compensés par la recherche de synergies avec d'autres équipements de bord, en particulier les systèmes de suivi et de contrôles des flottes de pêche.

Mesure : navigation en conditions « glace ». L'option retenue permettrait de :

- imposer une mesure communautaire, uniforme pour les navires dans la région considérée ;
- contribuer à réduire les conséquences environnementales catastrophiques et les coûts considérables d'une pollution en milieu marin recouvert de glace.

2- SUIVI : s'agissant d'une modification de directive, la mise en œuvre de la proposition sera assurée au travers des procédures classiques de contrôle de la mise en œuvre du droit communautaire. Par ailleurs, la proposition prévoit également d'appliquer au cadre de la directive 2002/59/CE la procédure relative au comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par le règlement 2099/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002.

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

2005/0239(COD) - 23/11/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : renforcer le système communautaire de suivi du trafic des navires en permettant aux États membres d'obtenir une réelle connaissance des navires fréquentant les eaux sous leur juridiction et donc de mieux prévenir les risques potentiels si nécessaire.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : le maintien de l'efficacité des mesures introduites dans la réglementation communautaire au travers de la directive 2002/59/CE demande un suivi particulièrement précis afin de garantir leur ajustement aux évolutions opérationnelles et techniques du monde maritime, en particulier dans le domaine des systèmes d'identification et de suivi des navires et des technologies satellitaires. Dans ce cadre, et au cours des nombreux échanges que la Commission a eu sur ces thèmes avec les États membres, il est apparu nécessaire d'amender certaines dispositions de la directive 2002/59/CE. Il s'agit notamment de tenir compte des bons résultats obtenus par de nouveaux dispositifs techniques, tels que les systèmes d'identification automatiques de navires, ou encore d'assurer la cohérence des politiques nationales, en matière par exemple de plans pour l'accueil des navires en détresse dans des lieux de refuge.

La présente modification vise à :

- intégrer dans le dispositif de la directive 2002/59/CE des mesures complémentaires de nature à mieux assurer la sécurité de la navigation maritime et la protection de l'environnement;

- harmoniser la mise en place des plans dits " lieux de refuge ", afin de garantir une application uniforme dans les différents États membres et ainsi de mieux prévenir les pollutions graves. Plus précisément, il s'agit de rendre plus claires les règles d'application de ces principes;

- intégrer dans la directive les principes définis lors des travaux accomplis par les États membres et la Commission pour la mise en place du système d'échange de données maritimes SafeSeaNet. Il s'agit notamment de poser les principes d'une part de l'échange systématique au niveau communautaire des informations de sécurité maritime au travers du système SafeSeaNet et d'autre part de la coopération entre les États membres pour le suivi et le développement de ce système. Dans ce cadre, tout système national devra être compatible avec SafeSeaNet et toute information d'intérêt communautaire devra pouvoir faire l'objet d'une harmonisation de sa présentation ;

- préparer le cadre juridique communautaire aux futurs développements technologiques, principalement les applications spatiales, telles les dispositifs de suivi des navires par balises, les systèmes d'imagerie ou encore Galileo. Ces progrès doivent en effet permettre l'extension de la surveillance du trafic maritime dans les eaux européennes et notamment de mieux couvrir la haute mer.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES :

Cadre ABM/EBA (gestion/établissement du budget par activités) :

-Domaine politique : Energie et Transports ;

-Activités : Transport Maritime et Fluvial, inter modalité.

Durée de l'action : sans objet.

Enveloppe totale de l'action :

-aucune intervention financière n'est prévue

-ressources humaines : 54.000 EUR/an

Total effectifs : 0,5 emploi permanent (A) par an

Coût total de l'action : 324.000 EUR

La proposition ne prévoit pas un cofinancement de la part des États membres.

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

2005/0239(COD) - 30/11/2012 - Document de suivi

La Commission présente un rapport relatif à la responsabilité civile et à l'indemnisation pour des préjudices financiers subis par des lieux de refuge à la suite de l'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance.

Cadre juridique et objectifs du rapport : en 2005, la Commission a présenté une modification au cadre juridique concernant l'accueil, par des lieux de refuge, de navires ayant besoin d'assistance tel qu'il est établi par la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. La Commission a proposé d'introduire une obligation d'accueillir les navires ayant besoin d'assistance si, après évaluation, il s'avère qu'il s'agit de la meilleure ligne d'action aux fins de protéger les vies humaines et l'environnement.

Étant donné les préoccupations concernant les coûts qui seraient supportés par les ports qui accueillent des navires ayant besoin d'assistance, le texte modifié de la directive 2002/59/CE prévoit que la Commission examine les mécanismes existant au sein des États membres pour l'indemnisation du préjudice économique que peuvent subir des lieux de refuge lorsqu'ils accueillent un navire et qu'elle en fasse rapport au Parlement européen et au Conseil.

Avant sa modification en 2009, la directive 2002/59/CE imposait à la Commission l'obligation de faire rapport sur la mise en œuvre par les États membres de plans appropriés concernant les lieux de refuge. Les données fournies par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) concernant les mécanismes de responsabilité civile et d'indemnisation applicables à l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge ont servi de fondement au rapport de la Commission en 2005 et ont constitué une contribution supplémentaire lors des discussions entre institutions relatives au troisième paquet sur la sécurité maritime, en particulier la directive 2009/17/CE.

Après l'adoption de la directive 2009/17/CE, l'AESM a fait parvenir à la Commission des informations supplémentaires et mises à jour portant principalement sur les instruments internationaux applicables et sur le cadre juridique de l'UE renforcé en matière de responsabilité civile et d'indemnisation en cas de dommages subis par des lieux de refuge. Un consultant externe a été chargé d'entreprendre une étude relative aux mécanismes de responsabilité civile et d'indemnisation disponibles en vertu des législations nationales des États membres de l'UE.

Sur la base de cette contribution reçue par la Commission, **le présent rapport évalue la nécessité de mettre en place un mécanisme supplémentaire de responsabilité civile et d'indemnisation pour les préjudices subis par un lieu de refuge à la suite de l'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance.**

La question de l'assurance des navires est aussi prise en compte dans ce contexte, étant donné la récente entrée en vigueur de la directive 2009/20/CE relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, ainsi que les dernières modifications qui ont été apportées aux limitations de la responsabilité civile au niveau international par la convention internationale sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (convention LLMC de 1976), telle que modifiée par le protocole de 1996.

Conclusions et recommandations : à la lumière du rapport, il apparaît que la question de la responsabilité civile et de l'indemnisation pour des dommages subis par les lieux de refuge est régie par **trois niveaux complémentaires de législation**. La Commission formule dès lors les conclusions et recommandations suivantes en vue d'une meilleure mise en œuvre du cadre existant :

1) Niveau international : selon le rapport, les conventions internationales adoptées à ce jour sur le sujet de la responsabilité dans le domaine du transport maritime fournissent un système de règles qui garantissent l'applicabilité des mécanismes de la responsabilité et s'avèrent satisfaisantes dans les zones couvertes par ces conventions et pertinentes dans le contexte de l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge.

En 2008, les États membres réunis au sein du Conseil ont appuyé un engagement strict en faveur de la ratification de tous les instruments internationaux pertinents aux fins de l'entrée en vigueur de tout le système international de règles relatives à la sécurité maritime - tenant compte également des dommages aux lieux de refuge.

- Recommandations pour l'amélioration de la mise en œuvre:

- Concernant la **limitation de la responsabilité civile en matière de créances maritimes**, les États membres devraient ratifier le protocole de 1996 de la convention LLMC. Afin d'éviter le risque de diminution du montant payable des indemnisations à la suite de l'application de ces limites, ces dernières devraient régulièrement être actualisées.
- Il serait préférable que tous les États membres parties ou parties potentielles à la convention LLMC **excluent** de son champ d'application, comme le permet la convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, **les coûts d'enlèvement d'épaves dans leurs eaux territoriales, notamment les dommages aux lieux de refuge**. Cela signifie qu'il ne peut y avoir de limitation de la responsabilité civile pour ces préjudices.
- Il pourrait être utile de s'assurer auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) que l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge peut, en principe, être considéré comme une **mesure de prévention**, ce qui garantirait l'applicabilité en la matière de certaines conventions internationales comme la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de

1992 (la «convention de 1992»), la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 («FIPOL») ou la convention «hydrocarbures de soute».

- Le système actuel pourrait également être amélioré **en clarifiant au niveau de l'OMI la notion de «pures pertes économiques»** pour laquelle l'indemnisation peut être exclue, afin d'adopter une approche cohérente en la matière, tout en gardant à l'esprit qu'il reste possible que ces pertes n'aient pas un lien de causalité suffisamment direct avec l'acte à l'origine des dommages.
- Une **obligation générale d'assurance responsabilité civile**, incluant l'assurance aux tiers, conformément aux pratiques actuelles de l'*International Group of Protection and Indemnity Clubs* (P&I Clubs), devrait être établie au niveau international.

2) Niveau de l'UE : à l'exception de la directive 2002/59/CE (modifiée par la directive 2009/17/CE), le droit de l'UE régit, indirectement la question de la responsabilité civile et des dommages relatifs aux pertes encourues par des lieux de refuge lors de l'accueil d'un navire en détresse au moyen de deux instruments juridiques : i) la directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux ; ii) la directive 2009/20/CE relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

La législation de l'UE ajoute aux conventions internationales une approche particulièrement stricte de la responsabilité civile en matière de dommages environnementaux ainsi qu'une obligation, faite sans exception à tout navire entrant dans les eaux territoriales de l'UE, de disposer d'une couverture d'assurance ou d'autres garanties financières suffisantes. Ce régime protège également les lieux de refuge car il concerne les aspects les plus «sensibles» de leur exploitation.

Bien que sans pertinence avec l'objectif de ce rapport, **le cadre général relatif aux lieux de refuge pourrait être amélioré par la promotion de la coopération et de la communication entre États membres** afin de faciliter la prise de décision lorsque des navires ont besoin d'assistance.

3) Niveau national : les cas où la législation nationale s'applique en lieu et place des cadres juridiques international et européen se limitent: a) au défaut de ratification de l'instrument international considéré par l'État concerné; b) au défaut d'entrée en vigueur de la convention internationale pertinente; c) aux exemptions et aux limites de la responsabilité civile établies ci-dessus en vertu du droit international et du droit européen; et d) aux types de dommages causés à un lieu de refuge non couverts par le droit international et par le droit européen.

Pour les cas fondés uniquement sur les législations nationales, l'étude menée à la demande de la Commission montre que **dans la majorité des États membres, les dommages aux lieux de refuge sont suffisamment couverts par les règles en matière de réparation**, lesquelles vont, dans certains cas, jusqu'à assurer l'indemnisation systématique de tout préjudice potentiel.

Les différences peu nombreuses qui existent entre les régimes d'indemnisation des États membres ne remettent pas en cause la mise en œuvre uniforme de la directive quant à l'accueil des navires dans un lieu de refuge. Dès lors, elles **ne suffisent pas à justifier la création d'un nouveau régime spécifique à une seule catégorie d'exploitants**.

- Recommandations pour l'amélioration de la mise en œuvre: dans leurs législations nationales, les États membres devraient continuer à prendre en compte et à définir les risques que les lieux de refuge doivent supporter dans le cadre de leur exploitation normale, comme c'est le cas pour d'autres acteurs économiques.