



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23.11.2005  
COM(2005) 589 final

2005/0239 (COD)

Proposition 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**

(présentée par la Commission)

{SEC(2005) 1514}

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **• Motivations et objectifs de la proposition**

Depuis plus de dix ans l'UE a conduit une politique de sécurité maritime volontariste, ayant pour objectif d'améliorer la sécurité des navires, la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin. Toutefois, et quels que soient les efforts réalisés par l'ensemble des acteurs de la chaîne du transport maritime, le risque d'accident ne peut être totalement supprimé. De plus, les conséquences des accidents maritimes dépassent bien souvent le seul cadre du navire naufragé et touchent l'ensemble des activités côtières. Alors que jadis l'accident maritime était craint des seuls marins, il devient maintenant, en cas de pollution, une catastrophe nationale voire internationale. Dans ce contexte, il convenait donc aussi de compléter le volet " prévention " de la politique communautaire de sécurité maritime par un volet permettant la gestion opérationnelle du risque maritime au niveau communautaire.

C'est dans cet esprit que la Commission a présenté le texte devenu la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002, relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Cette directive engage le regroupement et l'organisation de l'ensemble des outils de suivi des navires aujourd'hui disponibles. Elle instaure une dynamique de mise en place de moyens et de coordination entre les autorités nationales, afin de permettre aux Etats membres de mieux prévenir ou mieux réagir aux situations dangereuses.

Cependant, 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 Etats 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.

#### **• Contexte général**

La date limite prévue pour la mise en œuvre des mesures nationales prises en application de la directive 2002/59/CE était le 5 février 2004, mais dès son adoption en juin 2002 et au regard de l'importance de certaines de ses dispositions, les Etats membres et la Commission ont collaboré pour assurer sa prompte mise en œuvre pratique.

Ainsi pour la question des plans " lieux de refuge " prévue à l'article 20 de la directive , les campagnes de visites et réunions organisées par la Commission, avec l'assistance de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) ont permis de mettre en évidence des critères communs et des principes nécessaires à la mise en œuvre harmonisée et efficace de la directive. De même, la proposition d'introduction d'une obligation d'emport d'AIS (Automatic Identification System) pour les navires de pêche de plus de 15 mètres répond au nombre

important de collisions impliquant des navires de pêche qui n'ont manifestement pas été identifiés par les navires de commerce. Cette mesure prend en compte les travaux de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui a depuis plusieurs années adopté le principe de l'emport des systèmes AIS sur les navires de commerce (AIS dit de classe A) pour limiter le nombre d'accidents.

En outre la mesure proposée prend en considération les développements en cours dans le cadre de la politique commune de la pêche concernant le développement de systèmes de positionnement et de communication en appui au contrôle des flottes de pêche. Il convient en effet d'étudier, en coopération entre les Etats membres et la Commission, avec l'assistance de l'EMSA, la possibilité de combiner les fonctionnalités de l'AIS avec les systèmes de contrôles des pêches, en vue notamment de réduire le nombre d'équipements embarqués. De tels développements ne doivent pas remettre en cause les objectifs et les exigences respectifs de chacun de ces systèmes, en particulier la fonction anti-collision pour l'AIS et la nécessité de permettre de manière sécurisée et confidentielle la transmission d'informations nécessaires au contrôle des pêches

Par ailleurs, la mise en place par les États membres concernés de mécanismes permettant d'informer les navigateurs sur l'état des glaces et les conditions de navigation en découlant devrait contribuer à prévenir les accidents dans un environnement particulièrement hostile

Enfin, en application des dispositions de la directive 2002/59/CE, les Etats membres et la Commission ont engagé dès 2002 un projet pour l'établissement d'une plate-forme d'échange de données entre les administrations maritimes de l'Union, dénommé SafeSeaNet. Aujourd'hui, ce système géré par l'Agence européenne depuis le mois d'octobre 2004 doit être expressément établi comme système de référence communautaire pour garantir sa pleine utilisation et assurer la sécurité juridique.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Directive 2002/59/CE du 27 juin 2002, relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

Le renforcement du suivi des navires au moyen de l'outil que constitue SafeSeaNet, les mesures concernant la navigation en conditions de glace, ainsi que la mise en place d'un cadre renforcé pour l'accueil des navires en détresse dans les lieux de refuge auront un impact environnemental direct par la réduction des risques d'accident et de pollution et par une amélioration des interventions des autorités opérationnelles en cas de pollution ou de risque de pollution.

Par ailleurs, la mesure aura des retombées économiques positives du fait de cette réduction des risques d'accidents et de pollution. Sur le plan social, l'emport d'AIS à bord des navires de pêche réduira les risques d'accident et de pertes de vies humaines dans le secteur de la pêche.

## 2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

### • Consultation des parties intéressées

#### Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

La Commission a procédé en mai 2004 puis en février 2005 à une double série de réunions de consultations des représentants des Etats membres et de l'industrie maritime, sur la base d'une liste détaillée de questions sur les modifications envisagées.

#### Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Ces consultations ainsi que les études d'impact effectuées ont confirmé le besoin de procéder à un amendement de la directive 2002/59/CE permettant de préciser et de détailler le cadre de mise en œuvre de ce texte. Elles ont notamment engagé la Commission à prendre en compte les évolutions de la réglementation internationale ainsi que les progrès réalisés au plan communautaire. Enfin, les parties consultées ont aussi souhaité voir intégrées de nouvelles mesures relatives à la sécurité de la navigation, telle la mise en place d'un cadre réglementaire pour les dispositifs relatifs à la navigation en conditions de glaces.

Pour ce qui concerne l'emport d'AIS à bord des navires de pêche, les administrations nationales se sont montrées intéressées par les effets positifs que l'A.I.S appliqué aux navires de pêche pouvait avoir sur la sécurité de la navigation mais réservées sur le champ d'application de la mesure et notamment sur les catégories de navires concernées. La Commission avait suggéré d'appliquer la mesure aux navires de pêche à partir de 12 mètres, limite portée à 15 mètres dans la proposition, afin notamment de tenir compte des seuils utilisés dans le cadre de la politique commune de la pêche.

Par ailleurs en ce qui concerne plus particulièrement la question des lieux de refuge la Commission avec l'aide de l'Agence européenne de sécurité maritime a organisé trois rencontres avec les Etats membres et une série de missions d'information auprès des administrations nationales. Ces travaux ont fait apparaître l'utilité d'une clarification des obligations concernant les lieux de refuge. L'industrie maritime a tout particulièrement insisté sur le besoin d'une amélioration des procédures opérationnelles répondant efficacement aux situations d'urgence dans lesquelles se trouvent les navires et sur l'importance des questions de garanties des dommages économiques éventuels liés à l'accueil des navires.

### • Obtention et utilisation d'expertise

#### Domaines scientifiques / d'expertise concernés

La sécurité maritime, le suivi du trafic, les dispositifs anti-collision et la navigation par des conditions de glace.

#### Méthodologie utilisée

Pour cette question, la proposition de la Commission a été préparée sur base :

- De l'analyse technique fournie par la suite des 2 groupes d'experts et du workshop organisés par la Commission et l'EMSA dans le cadre du développement du système SafeSeaNet;

- Du rapport d'étude sur les questions de responsabilités et d'indemnisation lié à l'accueil des navires dans des lieux de refuge commandé sur ce thème par l'EMSA à l'université d'Oslo suite à la demande de la Commission.

#### Principales organisations / principaux experts consultés

- Travaux de la commission temporaire du Parlement européen sur le renforcement de la sécurité maritime à la suite du naufrage du pétrolier Prestige en 2002 (conclusions de la commission " MARE ").
- Résultats de la campagne d'évaluation relative aux lieux de refuge conduite auprès des administrations nationales par la Commission assistée de l'EMSA;
- Travaux de l'OMI (en particulier les résolutions adoptées par cette organisation sur la question des lieux de refuge);

#### Synthèse des avis reçus et utilisés

Selon les avis reçus, les problèmes suivants justifient les modifications apportées à la directive:

La directive ne reflète pas suffisamment les développements technologiques survenus depuis son adoption. Depuis sa mise en œuvre, la description du système, les responsabilités détaillées des Etats membres et les modalités techniques de l'échange de données au travers du réseau ont été définies, mais n'ont pas été incorporées dans la directive en vigueur.

La pêche constitue l'une des activités les plus dangereuses du monde maritime, comme le démontre le nombre élevé d'accidents touchant la profession. L'une des causes principales des abordages avec d'autres navires, provient d'un repérage et d'une identification insuffisante des navires de pêche, en particulier par les navires de commerces croisant leur route.

La directive 2002/59/CE a introduit des dispositions exigeant des Etats membres l'élaboration de plans pour l'accueil des navires en détresse dans des lieux de refuge. L'expérience acquise de la mise en œuvre de la directive a mis en lumière des divergences de compréhension et d'application par les Etats membres quant au contenu des plans et aux responsabilités des autorités concernées, auxquelles il convient de remédier par la clarification et la précision des dispositions existantes.

Certaines zones maritimes de l'Union européenne, et en particulier la mer Baltique, sont recouvertes de glaces pendant plusieurs mois d'hiver, entraînant un accroissement des risques d'accident et de pollution dont les conséquences sur l'environnement pourraient être catastrophiques. La tendance constatée depuis quelques années à l'augmentation soutenue du trafic de produits pétroliers en mer Baltique rend nécessaire des mesures de protection et de surveillance accrues.

#### Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

Les données collectées et les conclusions détaillées de l'étude d'impact figurent dans le document SEC ... en annexe, résumée ci-après :

- **Analyse d'impact**

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 Etats membres en matière de lieux de refuge.

Option 2 - Laisser les Etats membres agir au travers d'organismes de coopération régionaux (par exemple, Helcom pour la Baltique ou accord de Bonn pour la mer du Nord) 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.

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 notamment 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 Etats membres, une telle refonte apparaît prématurée à ce stade.

Option 4 - Effectuer une modification ciblée de la directive.

Après une analyse détaillée de la situation et au regard de l'impact des mesures proposées et notamment du besoin urgent d'harmonisation des procédures " lieux de refuge " entre les Etats 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.

Cette analyse d'impact est inscrite au Programme législatif et de travail de la Commission ; elle est disponible sur le site Internet de la Commission :

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm)."

### **3) ELEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

- **Résumé des mesures proposées**

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 Etats 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 Etats 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 Etats 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.

- **Base juridique**

Article 80, paragraphe 2 du traité.

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne touche pas à un domaine relevant de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par l'action des Etats membres pour les raisons suivantes:

- L'action envisagée vise à renforcer le système communautaire de suivi du trafic des navires. Il s'agit de garantir un dispositif qui demande une étroite coopération dans les échanges d'information notamment sur les produits transportés par les navires ou la gestion des lieux de refuge.
- Une coordination insuffisante et une gestion fragmentée des informations relatives aux navires accroissent les risques d'accidents et de pollution. Par ailleurs, le maintien de divergences dans la mise en œuvre des mesures " lieux de refuges " nuiraient à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à la protection de l'environnement.

Les objectifs de la proposition peuvent mieux être réalisés par une action de la Communauté pour les raisons suivantes:

- Les mesures proposées ont pour fonction spécifique de permettre aux Etats membres d'obtenir une réelle connaissance des navires fréquentant les eaux sous leur juridiction et donc de mieux prévenir les risques potentiels si nécessaire. Dans ce cadre, le partage des informations permet d'améliorer la qualité des renseignements recueillis et facilite leur traitement.
- La mise en oeuvre des plans « lieux de refuge » contribuera de façon décisive à améliorer le cadre actuel de sécurité maritime de l'Union;
- La réduction du nombre de collisions impliquant des navires de pêche, qui actuellement ne sont pas tenus d'être dotés de systèmes AIS permettra de mieux protéger les pêcheurs;
- Les nouvelles règles harmonisées pour la navigation hivernale dans la Baltique sont nécessaires afin de réduire le risque très élevé d'accidents dans cette zone;

- Enfin, l'amélioration des échanges d'information sur les produits dangereux transportés dans les navires permettra à tous les Etats membres d'améliorer leur capacité d'anticipation et de prévention des risques.

Le principe de subsidiarité est respecté dans la mesure où la proposition complète des mesures communautaires déjà existantes pour en garantir une application harmonisée.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes:

- En précisant et en détaillant des dispositions déjà existantes la proposition est conforme au principe de proportionnalité. Dans ce cadre, les Etats membres ont, pour l'essentiel, déjà engagé les moyens et dépenses nécessaires à l'application des mesures de la directive 2002/59/CE ou des instruments internationaux qu'ils ont eux-mêmes validés au sein de l'OMI.
- La proposition n'entraîne que des charges financières et/ou administratives limitées pour les opérateurs économiques (p. ex. certaines adaptations seront nécessaires pour certains navires navigant dans la Baltique pendant l'hiver). Au niveau des administrations nationales, les infrastructures nécessaires pour mettre en œuvre les nouvelles mesures sont (ou devraient être déjà) disponibles en raison de la législation existante.

- **Choix des instruments**

Instrument(s) proposé(s): directive.

D'autres instruments n'auraient pas été adéquats pour les raisons suivantes:

- La proposition vise l'amendement d'une directive existante.

#### **4) INCIDENCE BUDGETAIRE**

La proposition n'a pas d'incidence pour le budget de la Communauté.

#### **5) INFORMATION SUPPLEMENTAIRE**

- **Simulation, phase-pilote et période transitoire**

La proposition a fait ou fera l'objet d'une période transitoire.

- **Réexamen / révision / clause de suppression automatique**

La proposition comprend une clause de révision.

- **Tableau de correspondance**

Les Etats membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la directive, ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.



- **Espace Economique Européen**

Ce projet d'acte relève d'un domaine couvert par l'accord EEE et il y a donc lieu de l'étendre à l'Espace Economique Européen.

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du [...]**

**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**

**(Texte présentant un intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>2</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>3</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>4</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Par l'adoption de la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil<sup>5</sup>, l'Union européenne s'est dotée de moyens supplémentaires pour prévenir les situations présentant des menaces pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection de l'environnement marin.
- (2) Au titre de cette directive, les États membres, en tant qu'Etats côtiers, doivent pouvoir échanger les informations qu'ils recueillent dans le cadre des missions de suivi du trafic maritime qu'ils assurent dans leurs zones de compétence. Le système d'échange d'informations communautaire SafeSeaNet développé par la Commission en accord avec les Etats membres comprend d'une part un réseau d'échange de données et d'autre part une standardisation des principales informations disponibles sur les navires et leurs cargaisons (préavis et comptes rendus). Il permet ainsi de localiser à la source et de communiquer à toute autorité des informations précises et à jour sur les navires

---

<sup>1</sup> JO C [...] du [...], p.[...].

<sup>2</sup> JO C [...] du [...], p.[...].

<sup>3</sup> JO C [...] du [...], p.[...].

<sup>4</sup> JO C [...] du [...], p.[...].

<sup>5</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

dans les eaux européennes, leurs mouvements et leurs cargaisons dangereuses ou polluantes, ainsi que sur les événements de mer.

- (3) Dans ce contexte, afin de garantir une exploitation opérationnelle des informations ainsi recueillies, il est essentiel que les infrastructures nécessaires au recueil et à l'échange des données visées par la présente directive, et mises en place par les administrations nationales, soient intégrées au système d'échange d'informations communautaire SafeSeaNet.
- (4) Parmi les informations notifiées et échangées au titre de la directive 2002/59/CE, celles concernant les caractéristiques précises des marchandises dangereuses ou polluantes transportées par mer revêtent une importance particulière. Dans ce cadre, et au vu des récents accidents maritimes, il est nécessaire de permettre aux autorités côtières d'avoir un accès plus facile aux caractéristiques des hydrocarbures transportés, par mer, élément essentiel dans le choix des techniques de lutte les plus appropriées, et de leur assurer en cas d'urgence un lien direct avec les opérateurs ayant la meilleure connaissance des produits transportés.
- (5) Les équipements permettant l'identification automatique des navires (AIS-Automatic Identification System) visés par la Convention SOLAS permettent non seulement d'améliorer les possibilités de suivi de ces navires, mais surtout d'améliorer leur sécurité dans les situations de navigation rapprochée. Ils ont été, à ce titre, intégrés au dispositif de la directive 2002/59/CE. Face au nombre important de collisions impliquant des navires de pêche qui n'ont manifestement pas été identifiés par les navires de commerce ou qui n'ont pas identifié les navires de commerce autour d'eux, une extension de cette mesure aux navires de pêche d'une longueur supérieure à 15 mètres est fortement souhaitable.
- (6) Il convient d'étudier les synergies possibles entre l'AIS et les systèmes de positionnement et de communication utilisés dans le cadre de la politique commune de la pêche, tel que le système de surveillance des navires par satellite (VMS). La recherche d'une intégration de ces systèmes doit tenir compte des besoins et exigences du contrôle des flottes de pêche, notamment en matière de sécurité et de confidentialité des données transmises.
- (7) L'article 16 de la directive 2002/59/CE prévoit que les États membres adoptent des mesures particulières à l'égard des navires pouvant présenter des risques, en raison de leur comportement ou de leur état. A ce titre, il apparaît souhaitable d'ajouter à la liste de ces navires ceux qui ne présentent pas les assurances ou les garanties financières satisfaisantes ou encore ceux signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de créer un risque pour l'environnement.
- (8) A l'instar de l'article 18 de la directive 2002/59/CE concernant les risques posés par des conditions météorologiques exceptionnellement défavorables, il apparaît nécessaire de prendre en compte les dangers que peuvent représenter pour la navigation la formation de glaces. Dès lors, lorsqu'une autorité compétente désignée par un État membre estime, sur la base des prévisions concernant l'état des glaces fournies par un service d'information qualifié, que les conditions de navigation créent un risque grave pour la sécurité de la vie humaine ou un risque grave de pollution, il convient qu'elle en avise les capitaines des navires présents dans sa zone de

compétence ou qui souhaitent entrer ou sortir du ou des ports situés dans la zone concernée. Il est nécessaire dans ce cadre que cette autorité puisse prendre toute mesure appropriée pour assurer la sauvegarde des vies humaines en mer et la protection de l'environnement.

- (9) L'article 20 de la directive 2002/59/CE prévoit en particulier que les Etats membres établissent des plans pour permettre, si la situation l'exige, l'accueil de navires en détresse dans leurs ports ou dans tout autre endroit protégé dans les meilleures conditions possibles, afin de limiter l'ampleur des conséquences des accidents maritimes.
- (10) Toutefois, à la lumière des lignes directrices sur les lieux de refuge adoptées par l'OMI postérieurement à l'adoption de la directive 2002/59/CE, et suite aux travaux conduits en coopération par la Commission, l'Agence européenne de sécurité maritime et les Etats membres, il apparaît nécessaire de préciser les dispositions essentielles que doivent contenir les plans « lieux de refuge » afin d'assurer une mise en œuvre harmonisée et efficace de cette mesure et de clarifier la portée des obligations incombant aux Etats membres.
- (11) En cas de situation de détresse en mer, c'est-à-dire de situation susceptible d'entraîner un naufrage ou un danger pour l'environnement ou la navigation, une décision peut se révéler nécessaire vis-à-vis de l'accueil d'un navire en détresse dans un lieu de refuge. A cette fin, il convient que l'autorité concernée procède à une évaluation préalable de la situation, sur la base des informations contenues dans le plan « lieu de refuge » applicable.
- (12) Les plans pour l'accueil des navires en détresse doivent décrire avec précision la chaîne de décision relative à l'alerte et au traitement des situations en cause. Les autorités concernées et leurs attributions doivent être clairement décrites, ainsi que les moyens de communication entre parties concernées. Les procédures applicables doivent garantir une prise de décision rapide, basée sur une expertise maritime spécifique. A cette fin, l'autorité compétente chargée de déterminer le lieu de refuge approprié pour l'accueil d'un navire en détresse doit présenter les garanties d'indépendance nécessaires et la pleine capacité d'imposer leurs décisions.
- (13) Il convient également que les Etats membres, lors de l'élaboration des plans, effectuent un inventaire des lieux potentiels de refuge sur le littoral, en vue de permettre à l'autorité compétente, en cas d'accident ou d'incident en mer, d'identifier clairement et rapidement les zones les plus appropriées pour accueillir des navires en détresse. Un tel inventaire doit comporter le recueil des données pertinentes, relatives en particulier aux caractéristiques physiques, environnementales et économiques des sites considérés et aux équipements et installations disponibles pour faciliter l'accueil des navires en détresse ou la lutte contre les conséquences d'un accident ou d'une pollution.
- (14) Il est important que la liste des autorités compétentes en charge de la décision d'accueil d'un navire dans un lieu de refuge, ainsi que des autorités en charge de recevoir et de traiter les alertes, fasse l'objet d'une publication appropriée. La Commission devrait également être informée par les Etats membres de l'inventaire des lieux de refuge potentiels. Enfin, il peut se révéler utile que les informations appropriées sur les plans et lieux de refuge soient également accessibles aux parties

qui participent à une opération d'assistance maritime et aux autorités des Etats membres voisins susceptibles d'être affectés par une situation de détresse en mer.

- (15) L'accueil d'un navire en détresse est susceptible de provoquer des dommages importants aux biens, aux personnes et à l'environnement. En conséquence, les autorités concernées doivent être en mesure, avant de prendre une décision, de vérifier si le navire est couvert par une assurance ou une autre garantie financière permettant une indemnisation appropriée des frais et dommages liés à son accueil dans un lieu de refuge. Ces autorités doivent toutefois procéder, même en l'absence d'une assurance ou garantie financière, à une évaluation des facteurs et des risques liés à l'accueil ou au refus d'accueil du navire.
- (16) Les mesures de suivi et d'organisation du trafic maritime ont pour fonction spécifique de permettre aux Etats membres d'obtenir une réelle connaissance des navires fréquentant les eaux sous leur juridiction et donc de mieux prévenir les risques potentiels si nécessaire. Dans ce cadre, le partage des informations permet d'améliorer la qualité des renseignements recueillis et facilite leur traitement.
- (17) Conformément à la directive 2002/59/CE, les Etats membres et la Commission ont fait d'importants progrès en matière d'harmonisation des échanges de données par voie électronique, en particulier concernant le transport des marchandises dangereuses ou polluantes. Le réseau communautaire d'échange d'informations dénommé SafeSeaNet développé depuis 2002 devrait aujourd'hui être établi comme le réseau de référence au plan communautaire.
- (18) Les progrès réalisés dans les nouvelles technologies et notamment dans leurs applications spatiales, telles que les dispositifs de suivi des navires par balises, les systèmes d'imagerie ou encore Galileo, permettent aujourd'hui d'étendre la surveillance du trafic maritime vers le large et ainsi de mieux couvrir les eaux européennes. Par ailleurs, des discussions concernant le développement de dispositifs de suivi du trafic à longue portée sont aujourd'hui engagées au sein de l'Organisation Maritime Internationale. Afin de garantir la pleine intégration de tels outils dans le dispositif de surveillance du trafic maritime mis en place par la directive 2002/59/CE, il est nécessaire que ces travaux puissent faire l'objet d'une pleine coopération communautaire.
- (19) Afin de garantir une exploitation optimale et harmonisée au plan communautaire des informations recueillies au titre de la présente directive ou d'autres actes concernant la sécurité maritime, la Commission doit pouvoir assurer, si nécessaire, le traitement, l'exploitation et la diffusion de ces données auprès des autorités désignées par les Etats membres.
- (20) Dans ce cadre, le développement du système « Equasis » a démontré l'importance de la promotion d'une culture de sécurité maritime, notamment auprès des opérateurs du transport maritime. La Commission doit pouvoir contribuer à la diffusion, notamment au travers de ce système, de toute information d'intérêt maritime recueillie par les différents organismes publics ou privés impliqués dans la sécurité maritime.

- (21) Le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS)<sup>6</sup>, centralise les tâches des comités institués dans le cadre de la législation communautaire pertinente en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution par les navires et de protection des conditions de vie et de travail à bord. Il convient en conséquence de remplacer le comité existant par le COSS.
- (22) Il convient également de prendre en compte les modifications des instruments internationaux visés.
- (23) L'Agence européenne de sécurité maritime instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup> doit fournir l'assistance nécessaire en vue d'assurer la mise en oeuvre convergente et efficace de la présente directive.
- (24) Il y a lieu de modifier la directive 2002/59/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 2002/59/CE est modifiée comme suit.

- 1) A l'article 2, paragraphe 2, la phrase introductive « La présente directive ne s'applique pas: » est remplacée par la phrase « La présente directive ne s'applique pas, sauf disposition contraire: »
- 2) L'article 3 est modifié comme suit:
- a) le point a) est modifié comme suit:
- i) dans la phrase introductive, les mots « les instruments suivants: » sont remplacés par les mots « les instruments suivants, dans leur version actualisée:»
- ii) les tirets suivants sont ajoutés:
- « résolution A.949 (23) de l'OMI », la résolution 949 (23) de l'Organisation maritime internationale portant « Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ».

---

<sup>6</sup> JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).

<sup>7</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 724/2004 (JO L 129 du 29.4.2004, p. 1).

- « résolution A.950 (23) de l'OMI », la résolution 950 (23) de l'Organisation maritime internationale intitulée « Services d'assistance maritime (MAS) ».

b) les points s), t) et u) suivants sont ajoutés:

- «s) « SafeSeaNet »: système d'échange d'informations maritime communautaire développé par la Commission en coopération avec les Etats membres afin d'assurer la mise en œuvre de la législation communautaire.»
- t) « service régulier »: une série de traversées organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, soit selon un horaire public, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable.
- u) « navire de pêche »: tout navire équipé ou utilisé à des fins commerciales pour la capture de poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer.»

3) L' article 6 bis suivant est inséré:

#### « Article 6 bis

#### Utilisation de systèmes d'identification automatique AIS par les navires de pêche

Tout navire de pêche dont la longueur hors tout dépasse 15 mètres navigant dans les eaux placées sous la juridiction d'un Etat membre doit être équipé, suivant le calendrier figurant à l'annexe II, partie I. point 3, d'un système d'identification automatique (AIS) répondant aux normes de performance de l'OMI.»

4) L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

#### «Article 12

#### Obligations incombant au chargeur

Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire, quelles que soient ses dimensions, dans un port d'un État membre que si le capitaine ou l'exploitant a reçu une déclaration comportant les informations suivantes:

- a) es informations énumérées à l'annexe I, point 2;
- b) pour les substances visées à l'annexe I de la Convention Marpol, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits, y inclus la viscosité exprimée en cSt à 50°C et la densité à 15°C;
- c) les coordonnées d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physico-chimiques des produits et sur les mesures à adopter en cas d'urgence,

Il incombe au chargeur de fournir au capitaine ou à l'exploitant une telle déclaration et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa. ».

5) A l'article 16, paragraphe 1, les points d) et e) suivants sont ajoutés:

- d) « les navires n'ayant pas notifié ou dépourvus de certificats d'assurance ou de garantie financière en vertu de la directive XX/XXXX/CE [relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires];
- e) les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de créer un risque pour l'environnement. »

6) L'article 18 bis suivant est inséré:

« Article 18 bis  
Mesures en cas de risques posés par la présence de glace

1. Si les autorités compétentes désignées par les États membres estiment, au vu de l'état des glaces, qu'il existe un risque grave pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou pour la protection de leurs zones maritimes ou côtières ou des zones maritimes ou côtières d'autres États:
  - a) elles fournissent aux capitaines des navires, qui se trouvent dans leurs zones de compétence ou souhaitent pénétrer dans ou sortir d'un de leurs ports, les informations appropriées sur l'état des glaces, les routes recommandées et les services de brise glace dans leur zone de compétence.
  - b) elles peuvent demander que les navires qui se trouvent dans les zones concernées et qui souhaitent pénétrer dans ou sortir d'un port ou d'un terminal ou encore quitter une zone de mouillage soient en conformité avec les exigences de résistance et de puissance correspondant à la situation des glaces dans la zone concernée.
2. Les mesures prises en application des dispositions du paragraphe 1 sont fondées, pour les données concernant l'état des glaces, sur des prévisions concernant la situation des glaces et les conditions météorologiques fournies par un service d'information météorologique qualifié, reconnu par l'État membre. »

7) A l'article 19, paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

« A cette fin, ils transmettent aux autorités nationales compétentes, sur leur demande, les informations visées à l'article 12. »



- 8) L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

« Article 20

Accueil des navires en détresse dans des lieux de refuge

1. Les Etats membres s'assurent que, sous réserve des résultats de l'évaluation de la situation effectuée sur la base du plan visé à l'article 20bis, les navires en détresse se voient admettre dans un lieu de refuge permettant de limiter le risque généré par leur situation.
2. L'accueil d'un navire en détresse dans un lieu de refuge fait l'objet d'une évaluation préalable de la situation et d'une décision prise par une autorité indépendante compétente désignée par l'Etat membre.
3. Les autorités visées au paragraphe 2 se réunissent de façon régulière afin d'échanger leur expertise et d'améliorer les mesures prises en vertu du présent article. Elles peuvent se réunir à tout moment, en raison de circonstances particulières, à l'initiative de l'une d'entre elles ou de la Commission».

- 9) L'article 20 bis suivant est inséré:

« Article 20 bis

Plans pour l'accueil des navires en détresse

1. Les Etats membres établissent des plans en vue de répondre aux risques créés par les navires en détresse se trouvant dans les eaux relevant de leur juridiction.
2. Les plans visés au paragraphe 1 sont élaborés après consultation des parties concernées, en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI visées à l'article 3, point a), et comportent au minimum les éléments suivants:
  - a) l'identité de l'autorité ou des autorités chargées de recevoir et de traiter les alertes;
  - b) l'identité de l'autorité ayant la responsabilité d'évaluer la situation, de déterminer un lieu de refuge approprié et de prendre une décision sur l'accueil d'un navire en détresse dans le lieu de refuge déterminé,
  - c) l'inventaire des lieux de refuge potentiels récapitulant les éléments destinés à faciliter une évaluation et une prise de décision rapide, y inclus la description des facteurs environnementaux et sociaux et des conditions naturelles des lieux potentiels considérés;
  - d) les procédures d'évaluation concernant la détermination du lieu de refuge sur la base des lieux potentiels recensés dans l'inventaire;
  - e) les moyens et installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution;

- f) les éventuels mécanismes de coordination et de décision internationaux applicables;
  - g) les procédures de garanties financières et de responsabilité mises en place à l'égard des navires accueillis dans un lieu de refuge.
3. Les Etats membres publient le nom de l'autorité compétente visée à l'article 20, paragraphe 2, ainsi que la liste des points de contact appropriés pour la réception et le traitement des alertes. Ils communiquent à la Commission l'inventaire des lieux de refuge potentiels. Ils communiquent en outre les informations pertinentes concernant les plans et lieux de refuge aux Etats membres voisins.

Lors de la mise en œuvre des procédures prévues par les plans pour l'accueil des navires en détresse, ils s'assurent que toutes les informations pertinentes concernant les plans et lieux de refuge sont mises à la disposition des parties impliquées dans les opérations, y inclus les compagnies d'assistance et de remorquage. »

10) L'article 20 ter suivant est inséré:

« Article 20 ter  
Garanties financières

1. Préalablement à l'accueil d'un navire en détresse dans un lieu de refuge, l'Etat membre peut demander à l'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire la présentation d'un certificat d'assurance ou d'une garantie financière, au sens de l'article X de la directive XX/XXXX/CE [relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires], couvrant sa responsabilité pour les dommages causés par le navire.
2. L'absence de certificat d'assurance ou de garantie financière ne dispense pas les Etats membres de l'évaluation préalable et de la décision visées à l'article 20. »

11) L'article 22 bis suivant est inséré:

« Article 22 bis  
Système européen d'échange d'informations maritimes SafeSeaNet

1. Les États membres mettent en place des systèmes de gestion de l'information maritime, nationaux ou locaux, afin d'assurer le traitement des informations visées par la présente directive.
2. Les systèmes de communication établis en application du paragraphe 1 doivent permettre une exploitation opérationnelle des informations recueillies et remplir notamment les conditions exposées à l'article 14 de la présente directive.

3. Afin de garantir un bon échange des informations visées par la présente directive les Etats membres s'assurent que les systèmes, nationaux ou locaux, mis en place afin de recueillir, de traiter et de conserver les informations visées par la présente directive, puissent être interconnectés avec le système communautaire d'échange d'informations maritimes appelé SafeSeaNet».

12) L'article 23 est modifié comme suit:

a) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) étendre la couverture du système communautaire de suivi et d'information sur le trafic des navires et/ou l'actualiser en vue d'améliorer l'identification et le suivi des navires, en tenant compte des développements en matière de technologies de l'information et des communications. A cette fin, les États membres et la Commission coopèrent pour mettre en place, le cas échéant, des systèmes de comptes rendus obligatoires, des services de trafic maritime obligatoires et des systèmes d'organisation du trafic appropriés, en vue de les soumettre à l'OMI pour approbation. Ils coopèrent aussi, au sein des instances régionales ou internationales concernées, au développement de dispositifs de suivi du trafic et de surveillance maritime à longue portée. »

b) les points e) et f) suivants sont ajoutés:

«e) assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des systèmes nationaux utilisés pour gérer les informations visées à l'annexe, développer et mettre à jour le système SafeSeaNet.

f) étudier la faisabilité et définir les modalités d'une intégration des systèmes d'identification automatiques (AIS) avec les systèmes de positionnement et de communication utilisés dans le cadre de la politique commune de la pêche.»

13) L'article 23 bis suivant est inséré:

#### « Article 23 bis

##### Traitement et gestion des informations de sécurité maritime

1. La Commission assure, si nécessaire, le traitement, l'exploitation et la diffusion auprès des autorités désignées par les Etats membres des informations recueillies au titre de la présente directive ou recueillies par tous les organismes publics ou privés au titre de leurs missions respectives.
2. Le cas échéant, la Commission contribue au développement et au fonctionnement de systèmes de collecte et de diffusion de données relatives à la sécurité maritime, notamment au travers du système « Equasis » ou de tout autre système à caractère public équivalent. »

- 14) L'article 28 est remplacé par le texte suivant:

« Article 28  
Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué par l'article 3 du règlement (CE) no 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil\*.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/ CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

---

\* JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.»

15. A l'annexe II, partie I, le point 3 suivant est ajouté:

«3. Navires de pêche

Tout navire de pêche dont la longueur hors tout dépasse 15 mètres est soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 bis selon le calendrier suivant:

- Navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 24 mètres et inférieure à 45 mètres au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2008
- Navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 18 mètres et inférieure à 24 mètres au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2009
- Navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2010. »

*Article 2*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [...] [12 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

### *Article 3*

La présente directive entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

### *Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*  
[...]

*Par le Conseil*  
*Le Président*  
[...]

## FICHE FINANCIERE LEGISLATIVE

### 1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE Directive du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information relative au contrôle des navires par l'État du port.

### 2. CADRE ABM / EBA (GESTION/ETABLISSEMENT DU BUDGET PAR ACTIVITES)

Domaine politique : Energie et Transports

Activités : Transport Maritime et Fluvial, inter modalité.

### 3. LIGNES BUDGÉTAIRES

#### 3.1. Lignes budgétaires (lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA), y compris leurs intitulés: Sans objet

#### 3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière: sans objet

#### 3.3. Caractéristiques budgétaires (*ajouter des lignes le cas échéant*): sans objet

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
	DO/DNO	CD <sup>1</sup> / CND <sup>2</sup>	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N°
	DO/DNO	CD/CN D	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N°

---

<sup>1</sup> Crédits dissociés.

<sup>2</sup> Crédits non dissociés.

#### 4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

##### 4.1. Ressources financières

##### 4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n+5 et ex. suiv.	Total
----------------------	---------------	--	------------	------	-------	------	------	------------------------	-------

##### Dépenses opérationnelles<sup>3</sup>

Crédits d'engagement (CE)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Crédits de paiement (CP)		b	0	0	0	0	0	0	0

##### Dépenses administratives incluses dans le montant de référence<sup>4</sup>

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
----------------------------------------------------	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

##### MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Crédits de paiement		b+c	0	0	0	0	0	0	0

##### Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence<sup>5</sup>

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

##### Total indicatif du coût de l'action

TOTAL CE y compris coût des ressources humaines		a+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
TOTAL CP y compris coût des ressources humaines		b+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

<sup>3</sup> Dépenses ne relevant pas du Chapitre xx 01 du Titre xx concerné.

<sup>4</sup> Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du Titre xx.

<sup>5</sup> Dépenses relevant du Chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

## Détail du cofinancement

La proposition législative ne prévoit pas un cofinancement de la part des Etats membres

millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et suiv.	Total
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL CE avec cofinancement	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

### 4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

- ☒ Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- ☐ Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- ☐ Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel<sup>6</sup> (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

### 4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- ☒ Proposition sans incidence financière sur les recettes
- ☐ Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

**Note: toutes les précisions et observations relatives à la méthode de calcul de l'effet sur les recettes doivent figurer dans une annexe séparée.**

millions d'euros (à la 1<sup>ère</sup> décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant action [Année n-1]	Situation après l'action					
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>
	a) Recettes en termes absolus		0	0	0	0	0	0
	b) Modification des recettes	Δ	0	0	0	0	0	0

<sup>6</sup> Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

<sup>7</sup> Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.



**4.2. Ressources humaines FTE (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détail sous le point 8.2.1.**

Aucune incidence sur les dépenses de personnel. Gestion par le personnel existant.

Besoins annuels	Année n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et suiv.
Total des effectifs de ressources humaines	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

**5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS**

**5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme**

La directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 pose le principe du regroupement et de l'organisation de l'ensemble des outils de gestion du trafic maritime et de suivi des navires disponibles aujourd'hui.

Elle intègre des mesures améliorant la sécurité des navires, la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin, telles l'introduction des transpondeurs (AIS), et de la création de ports de refuge.

Afin de correspondre au mieux avec les exigences opérationnelles, juridiques et techniques, les mesures introduites par la directive 2002/59/CE, et sur la base de la coopération avec les Etats membres, il apparaît nécessaire de procéder à certaines adaptations.

**5.2. Valeur ajoutée de l'implication communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergie éventuelle**

L'objectif de l'amendement de la directive est essentiellement technique. Dans ce cadre, la proposition se compose de mesures très précises qui ne modifient pas l'économie générale de la directive 2002/59/CE mais qui en complètent le cadre et en assurent une pleine efficacité.

**5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le cadre de la gestion par activités (ABM)**

La proposition de modification de la directive 2002/59/CE relative au système communautaire d'information et de suivi du trafic maritime comporte les mesures suivantes (résultats escomptés) :

- La mise en place d'un cadre juridique clair et précis sur les lieux de refuge permettra de garantir que les autorités responsables de la désignation d'un lieu de refuge seront clairement identifiées et disposeront des éléments nécessaires à une prise de décision, y compris un inventaire précis des lieux de refuge potentiels sur le littoral.
- L'intégration dans la directive 2002/59/CE des acquis du projet SafeSeaNet, réseau électronique d'échanges de données sur les mouvements de navires et les cargaisons dangereuses dans les eaux communautaires.

- L'installation de systèmes d'identification automatique (AIS) à bord des navires de pêche de plus de 15 mètres.
- Des dispositions spécifiques permettant aux Etats côtiers de prendre des mesures appropriées afin de limiter les dangers que peuvent représenter pour la navigation la formation de glaces dans certaines zones maritimes du nord de l'Union européenne.

#### 5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

Indiquer ci-dessous la (les) modalité(s)<sup>8</sup> de mise en œuvre choisie(s).

☐ **Gestion centralisée**

☒ Directement par la Commission

☐ Indirectement par délégation à:

☐ des agences exécutives,

☐ des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,

☐ des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

☐ **Gestion partagée ou décentralisée**

☐ avec des Etats membres

☐ avec des pays tiers

☐ **Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)**

Remarques:

## 6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

Le projet de directive contient une disposition exigeant la communication par les Etats membres des mesures nationales d'exécution (MNE) à adopter en vue de transposer les directives en droit national.

La non communication de ces MNE (ainsi que une communication partielle) déclenche automatiquement le lancement des procédures d'infraction conformément à l'article 226 du Traité.

L'Agence européenne de sécurité maritime contribuera au suivi de la mise en œuvre de la directive par les Etats membres.

---

<sup>8</sup> Si plusieurs modalités sont indiquées, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques» du présent point.

## 6.1. Évaluation:

### 6.1.1. Évaluation ex-ante

Les impacts potentiels de l'action sont les suivants :

#### Mesures « lieux de refuge ».

La mesure présente un impact qualitatif plus que quantitatif. Elle clarifie les procédures et obligations existantes et offre un cadre juridique plus complet et plus sûr pour la prise de décision et la situation respective des parties concernées en situation d'urgence opérationnelle. L'impact sera donc positif pour toutes les parties: Etats côtiers, opérateurs et capitaines de navires en détresse et autorités portuaires.

#### Intégration de SafeSeaNet

La proposition prend acte d'un état de fait, la réussite du principe de coopération entre les Etats membres et la Commission posé par l'article 23 de la directive 2002/59/CE. Elle s'appuie sur la participation massive des Etats membres au projet au-delà même des exigences de la directive pour garantir une exploitation maximale du SafeSeaNet.

#### Équipement des navires de pêches en A.I.S

La mesure permettra de réduire le nombre de collision impliquant des navires de pêche. A l'instar de tout équipement l'installation de transpondeurs A.I.S sur les navires de pêches aura un coût économique pour les opérateurs. Le coût total estimé pour la flotte de pêche concernée (navires de plus de 15 mètres) s'élève à environ 23 millions d'Euros.

#### Navigation en zone de glaces hivernales

La mesure devrait aboutir à une réduction des accidents dans les zones considérées (ainsi sur une centaine de cas d'incidents étudiés par un institut de recherche finlandais, 30% concernaient des défaillances structurelles de navires dues à la glace). Cette mesure ne devrait pas impliquer de nouveaux coûts pour les administrations concernées. En effet, tous les Etats touchés par les problèmes de glace hivernale ont déjà des services spécialisés d'information et d'intervention adaptés à leur environnement.

### 6.1.2. *Mesures prises suite à une évaluation intermédiaire/ex-post (leçons tirées des expériences antérieures similaires).*

Sans objet

### 6.1.3. *Conditions et fréquence des évaluations futures.*

La Commission préparera un rapport fondé sur les rapports mensuels des Etats membres.

## 7. MESURES ANTIFRAUDE

Sans objet

## 8. DETAIL DES RESSOURCES

### 8.1 Objectifs de la proposition en termes de coûts : **sans objet**

*Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)*

(Indiquer les intitulés des objectifs, actions et réalisations / outputs)	Type de réalisation /output	Coût moyen	Année n		Année n+1		Année n+2		Année n+3		Année n+4		Année n+5 et suiv.		TOTAL		
			Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	
OBJECTIF OPÉRATIONNEL n°1 <sup>9</sup> ...																	
Action 1.....																	
- Réalisation 1																	
- Réalisation 2																	
Action 2.....																	
- Réalisation 1																	
Sous-total Objectif 1																	
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N°2...																	
Action 1.....																	
- Réalisation 1																	
Sous-total Objectif 2																	

<sup>9</sup> Tel que décrit dans la partie 5.3.

OBJECTIF OPÉRA- TIONNEL N° n																
Sous-total Objectif n																
<b>COÛT TOTAL</b>																

## 8.2 Dépenses administratives

### 8.2.1 Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires ( <b>nombre de postes/FTE</b> )					
		Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires <sup>10</sup> (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personnel financé <sup>11</sup> par art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Autres effectifs financés <sup>12</sup> par art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		0.50	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

### 8.2.2 Description des tâches découlant de l'action : taches

La modification du système communautaire de suivi du trafic élargie la compétence Communautaire dans le domaine de la sécurité maritime. Un renforcement des ressources humaines – estimé à ½ fonctionnaires A – est nécessaire pour assurer un suivi correct de la mise en œuvre de la Directive.

### 8.2.3 Origine des ressources humaines (statutaires)

- ☐ Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- ☐ Postes pré alloués dans le cadre de l'exercice de APS/APB pour l'année n
- ☐ Postes à demander lors de la prochaine procédure de APS/APB
- ☒ Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- ☐ Postes nécessaires pour l'année n mais non prévus dans l'exercice de APS/APB de l'exercice concerné

<sup>10</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>11</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>12</sup> Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4 Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence  
(XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)

millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
<b>1. Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel afférents)</b>							0
Agences exécutives <sup>13</sup>							0
Autre assistance technique et administrative							0
- intra muros							0
- extra muros							0
<b>Total assistance technique et administrative</b>							0

8.2.5 Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence

millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

Type de ressources humaines	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Personnel financé par art. XX 01 02 (auxiliaires, END, personnel intérimaire, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0
<b>Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

$$(108\,000\,€ * 0.5 = 54\,000\,€)$$

Calcul - *Personnel financé par article XX 01 02*

*Sans objet*

<sup>13</sup> Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

## 8.2.6 Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence

millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Comités <sup>14</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Études et consultations	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Systèmes d'information	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Autres dépenses de nature administrative</b> (préciser en indiquant la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* sans impact sur le budget actuel des missions

Calcul - *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

Sans objet

<sup>14</sup> Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.