Projet de règlement grand-ducal :

- **transposant la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 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,**
- **abrogeant le règlement grand-ducal du 10 septembre 2004 transposant la directive 2002/59/CE**

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet la transposition en droit national de la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 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, transposée en droit luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 10 septembre 2004.

La transposition de la directive 2009/17/CE va entraîner de profondes modifications au régime instauré par le règlement grand-ducal du 10 septembre 2004. De surcroît, certains articles de ce dernier renvoyaient au règlement grand-ducal du 20 mars 2002 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine du transport maritime et dont la loi de base a été abrogée par la loi du 30 avril 2008[1].

Pour ces raisons, le présent projet propose d'abroger le règlement grand-ducal du 10 septembre 2004 précité et de consolider les deux directives en un seul texte. Cette approche assure au texte, essentiellement destinés aux capitaines de navires battant pavillon luxembourgeois, une meilleure lisibilité et permet, en outre, d'adapter l'annexe II en supprimant le calendrier de mise en œuvre dont toutes les dates sont à présent dépassées.

L'objectif de la directive est d'améliorer, au sein de l'Union européenne, le système de suivi du trafic des navires et d'informations en vue d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime. Il s'agit également d'améliorer la réactivité des autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires.

Des progrès technologiques essentiels ont été réalisés dans le domaine des équipements de bord qui permettent une identification automatique des navires marchands et des navires de pêche (système AIS) ainsi que l'identification et le suivi des navires à longue distance (système LRIT). La combinaison de ces deux technologies permet le suivi renforcé des navires au sein du système communautaire de suivi et d'échange d'informations maritimes : « SafeSeaNet ». La directive rend ces instruments obligatoires à bord des navires faisant escale dans les ports d'Etats membres de l'Union européenne.

Elle renforce également les exigences en matière d'informations relatives au transport de marchandises dangereuses ou polluantes à bord des navires en mettant l'accent sur l'accessibilité de ces informations afin de permettre des interventions plus rapides et plus ciblées en cas d'accident.

---

[1] Loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

Les navires en provenance ou à destination des ports d'Etats membres de l'Union européenne doivent notifier ces informations aux autorités compétentes.

Il y a lieu de souligner que les Etats dépourvus de littoral et de ports de mer ne sont tenus que par les obligations mises à la charge des navires battant leur pavillon (considérant 2 de la directive).

Au regard de la situation géographique du Luxembourg, n'ont dès lors pas été intégrés à projet :

- l'obligation de désigner des zones de refuge le long des côtes afin de permettre aux navires en difficultés ou ayant subi des avaries de trouver refuge dans un endroit abrité approprié;
- les articles s'adressant uniquement aux autorités compétentes d'Etats membres disposant de côtes maritimes ;
- les articles relatifs à la comitologie.

Dans la mesure où la directive et le présent projet constituent une mesure d'exécution de plusieurs instruments de l'OMI ratifiés par le Luxembourg, la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est la base légale adéquate de ce règlement. Les Conventions internationales définies dans la directive transposée ont toutes été valablement publiées au Luxembourg.

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu la directive 2002/59/CE 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 et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil;

Vu la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 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;

L'avis de la Chambre de Commerce ayant été demandé;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons :

Art. 1er – Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique, sauf disposition contraire, aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

2. Sauf disposition contraire, le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;

b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres ;

c) aux soutes des navires d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les navires destinés à être utilisés à bord.

Art. 2 - Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

a) "Instruments internationaux pertinents" les instruments suivants, dans leur version actualisée :

- "MARPOL" : la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 ;

- "SOLAS" : la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents ;

- la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ;

- la convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et le protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures ;

- "convention SAR" : la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes ;
- "code ISM" : le code international de gestion de la sécurité ;

- "code IMDG" : le code maritime international des marchandises dangereuses ;

- "recueil IBC" : le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, de l'OMI ;

- "recueil IGC" : le recueil international de l'OMI de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac ;

- "recueil BC" : le recueil de l'OMI de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac ;

- "recueil INF" : le recueil de l'OMI relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires ;

- "résolution A.851(20) de l'OMI", la résolution A.851 (20) de l'Organisation maritime internationale intitulée "Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins" ;

- "résolution A.917 (22) de l'OMI", la résolution 917 (22) de l'Organisation maritime internationale intitulée "Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS)", telle que modifiée par la résolution A.956 (23) de l'OMI ;

- "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" ;

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

- "directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime", les directives annexées à la résolution LEG.3(91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296ème session du 12 au 16 juin 2006.

b) "Exploitant" : l'armateur ou le gérant du navire ;

c) "Agent" : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du navire ;

d) "Chargeur" : toute personne par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur ;

e) "Compagnie" : une compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS ;

f) "Navire" : tout bâtiment de mer ou engin marin battant pavillon luxembourgeois ;

g) "Marchandises dangereuses" :

- les marchandises mentionnées dans le code IMDG ;
- les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du recueil IBC ;
- les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du recueil ICG ;
- les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC ;

Sont également incluses, les marchandises pour le transport desquelles les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites conformément au paragraphe 1.1.3 du recueil IBC ou au paragraphe 1.1.6 du recueil ICG ;

h) "Marchandises polluantes" :

- les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la Convention MARPOL ;
- les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la Convention MARPOL ;
- les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la Convention MARPOL ;

i) "Unité de transport de cargaison" : un véhicule destiné au transport de marchandises par route, un wagon destiné au transport de marchandises par rail, un conteneur, un véhicule citerne routier, un wagon de chemin de fer ou une citerne portative ;

j) "Adresse" : le nom et les liens de communication permettant d'établir un contact en cas de besoin avec l'exploitant, l'agent, l'autorité portuaire, l'autorité compétente ou toute autre personne ou tout autre service habilité, en possession des informations détaillées concernant la cargaison du navire ;

k) "Autorités compétentes" : les autorités et les organisations désignées par les Etats membres côtiers de l'Union européenne pour recevoir et mettre à disposition les informations notifiées en vertu du présent Règlement ;

l) "Autorité portuaire" : l'autorité ou le service compétent désigné par les Etats membres côtiers de l'Union européenne pour chaque port pour recevoir et mettre à disposition les informations notifiées en vertu du présent règlement ;

m) "Lieu de refuge" : un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée désignée par un Etat membre côtier de l'Union européenne pour accueillir des navires en détresse ;

n) "Centre côtier" : le service de trafic maritime, l'installation à terre en charge d'un système de compte rendu obligatoire approuvé par l'OMI ou l'organisme en charge de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage ou de lutte contre la pollution en mer désignés par les Etats membres côtiers de l'Union européenne en vertu du présent règlement ;

o) "Service de trafic maritime (STM)" : un service destiné à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement, qui est en mesure d'intervenir dans le trafic et de réagir à des situations affectant le trafic qui se présentent dans la zone STM qu'il couvre ;

p) "Système d'organisation du trafic" : tout système couvrant un ou plusieurs itinéraires ou mesures d'organisation du trafic destiné à réduire le risque d'accidents; il comporte des systèmes de séparation du trafic, des itinéraires à double sens, des routes recommandées, des zones à éviter, des zones de trafic côtier, des zones de contournement, des zones de précaution et des routes de haute mer ;

q) "Bateaux traditionnels" : tout type de bateau historique ainsi que les répliques de ces bateaux, y compris ceux conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique ;

r) "Accident" : un accident au sens du code d'enquête de l'OMI sur les accidents et les incidents maritimes ;

s) "SafeSeaNet" : le système communautaire d'échange d'informations maritimes élaboré par la Commission en collaboration 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 desservir deux mêmes ports ou davantage, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable ;

u) "navire de pêche", tout navire équipé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes, battant pavillon luxembourgeois ;

v) "navire ayant besoin d'assistance", sans préjudice des dispositions de la convention SAR sur le sauvetage des personnes, un navire se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du navire ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation ;

w) "LRIT", un système d'identification et de suivi à distance des navires conformément à la règle SOLAS V/19-1 ;

x) Etat membre : signifie Etat membre de l'Union européenne ;

y) Commission : signifie Commission européenne.

Art. 3 – Notification préalable à l'entrée dans les ports des Etats membres

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire faisant route vers un port d'un Etat membre notifie les informations prévues à l'annexe I, point 1 à l'autorité portuaire :

a) au moins 24 heures à l'avance, ou

b) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à 24 heures, ou

c) si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.

2. Les navires venant d'un port situé en dehors de l'Union européenne et faisant route vers un port d'un Etat membre qui transportent des marchandises dangereuses ou polluantes satisfont aux obligations de notification prévues à l'article 11 du présent règlement.

Art. 4 – Utilisation de systèmes d'identification automatique

1. Tout navire faisant escale dans un port d'un Etat membre doit être équipé de l'AIS répondant aux normes de performance mises au point par l'OMI.

2. Les navires équipés d'un AIS le maintiennent en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des informations relatives à la navigation.

Art. 5 - Utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS) par les navires de pêche

1. Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales d'un Etat membre, ou débarquant ses captures dans le port d'un Etat membre est équipé, conformément au calendrier figurant à l'annexe II, point I, deuxième paragraphe, d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI.

2. Les navires de pêche équipés de l'AIS maintiennent 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.

Art. 6 - Utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à distance (LRIT)

1. Les navires auxquels la règle SOLAS V/19-1 et les normes de performance et exigences opérationnelles adoptées par l'OMI s'appliquent, sont dotés d'un équipement LRIT conforme à ladite règle, lorsqu'ils font escale dans le port d'un Etat membre.

Art. 7 – Suivi du respect par les navires des services de trafic maritime

1. Tout navire pénétrant dans la zone d'applicabilité d'un STM exploité par un ou par plusieurs Etats, dont l'un au moins est un Etat membre participe à ce STM et se conforme à ses règles.

2. Tout navire faisant route vers un port d'un Etat membre et pénétrant dans la zone d'applicabilité de ce STM, en dehors des eaux territoriales d'un Etat membre se conforme aux règles de ce STM.

Art. 8 – Systèmes d'enregistreurs des données du voyage

1. Tout navire faisant escale dans un port d'un Etat membre doit être pourvu d'un système d'enregistreur des données du voyage (VDR) conformément aux modalités décrites à l'annexe II, point II.

2. En cas d'enquête après un accident maritime survenu dans les eaux relevant de la juridiction d'un Etat membre, les données qui ont été recueillies grâce à un système VDR sont mises à la disposition de l'Etat membre concerné. Ces données doivent être utilisées dans le cadre de l'enquête et analysées comme il convient. Les Etats membres veillent à ce que les conclusions de l'enquête soient publiées dans les meilleurs délais après la clôture de celle-ci.

Art. 9 – Enquête sur les accidents

Sans préjudice des dispositions de l'article 12 de la directive 1999/35/CE, les Etats membres satisfont aux dispositions du code d'enquête sur les accidents et incidents maritimes de l'OMI lorsqu'ils procèdent à une enquête sur un accident ou incident maritime impliquant un navire visé par le présent règlement. Le Luxembourg coopère aux enquêtes sur des accidents et incidents maritimes impliquant des navires battant son pavillon.

Art. 10 – Exigences d'information concernant le transport de marchandises dangereuses

1. 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 le port d'un Etat membre que si le capitaine ou l'exploitant a reçu avant que les marchandises soient chargées à bord une déclaration comportant les informations suivantes:

a) les 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 compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 °C et la densité à 15 °C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC. 150 (77) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité;

c) les numéros d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physicochimiques des produits et sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

2. Les navires en provenance d'un port situé en dehors de l'Union européenne, faisant escale dans le port d'un Etat membre et ayant à bord des marchandises dangereuses ou polluantes ont en leur possession une déclaration, fournie par le chargeur, contenant les informations exigées en vertu du paragraphe 1, points a), b) et c).

3. Il est du devoir et de la responsabilité du chargeur de fournir une telle déclaration au capitaine ou à l'exploitant et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au paragraphe 1.

Art. 11 – Notification des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire, quelles que soient ses dimensions, transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et quittant un port d'un Etat membre notifie, au plus tard au moment de l'appareillage, les informations visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente désignée par cet Etat membre.

2. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire, quelles que soient ses dimensions, transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, venant d'un port situé en dehors de l'Union européenne et faisant route vers un port d'un Etat membre ou devant mouiller dans les eaux territoriales d'un Etat membre notifie les informations visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente de l'Etat membre dans lequel est situé le premier port de destination ou de mouillage, au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination ou le lieu de mouillage est connu, si cette information n'est pas connue au départ.

3. L'exploitant, l'agent ou le capitaine du navire doit communiquer les informations relatives à la cargaison visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité portuaire ou à l'autorité compétente.

4. Les informations doivent être transmises par voies électroniques lorsque c'est possible. Pour l'échange de messages électroniques, il y a lieu d'utiliser le document de contrôle de l'interface (DCI) mis au point par la Commission, en consultation avec les Etats membres.

Art. 12 – Exemptions

1. Les services réguliers assurés peuvent être exemptés des exigences énoncées aux articles 3 et 11, pour autant que les conditions suivantes aient été remplies:

a) la compagnie exploitant ces services réguliers établit et tient à jour une liste des navires concernés et la transmet à l'autorité compétente concernée;

b) pour chaque voyage effectué, les informations prévues à l'annexe I, point 1 ou point 3, selon le cas, sont tenues à la disposition de l'autorité compétente à sa demande. La compagnie établit un système interne qui garantit, 24 heures sur 24, la transmission sous forme électronique et sans délai de ces informations à l'autorité compétente, conformément à l'article 3, paragraphe 1, ou à l'article 11, paragraphe 3, selon le cas ;

c) toute différence par rapport à l'heure d'arrivée probable au port de destination ou à la station de pilotage, égale ou supérieure à trois heures, est notifiée au port de destination ou à l'autorité compétente conformément à l'article l'article 3, ou à l'article 11, selon le cas ;

d) des exemptions ne sont accordées qu'à des navires déterminés pour ce qui concerne un service spécifique.

Aux fins du premier alinéa, le service n'est réputé être un service régulier que s'il est prévu de l'assurer pendant un mois au minimum. Les exemptions aux exigences des articles 3 et 11 sont limitées à des voyages d'une durée maximale prévue de douze heures.

2. Les compagnies dont les navires bénéficient d'une exemption, délivrée par un Etat membre en vertu du présent article en informe le Commissariat aux affaires maritimes ; tout retrait est immédiatement notifié.

Le Commissariat aux affaires maritime communique la liste des compagnies et des navires bénéficiant d'une exemption, ainsi que toute mise à jour à la Commission.

Art. 13 – Signalement des incidents et accidents en mer

1. Sans préjudice du droit international et en vue de permettre la prévention ou l'atténuation de tout risque significatif pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement, le capitaine d'un navire naviguant dans la zone de recherche et de sauvetage, la zone économique exclusive ou une zone équivalente d'un Etat membre, signale immédiatement au centre côtier géographiquement compétent :

a) tout incident ou accident portant atteinte à la sécurité du navire, tel qu'abordage, échouement, avarie, défaillance ou panne, envahissement ou ripage de cargaison, toutes défectuosités dans la coque ou défaillance de structure;

b) tout incident ou accident qui compromet la sécurité de la navigation, tel que défaillances susceptibles d'affecter les capacités de manœuvre ou de navigation du navire, ou toute défectuosité affectant les systèmes de propulsion ou appareils à gouverner, l'installation de production d'électricité, les équipements de navigation ou de communication;

c) toute situation susceptible de conduire à une pollution des eaux ou du littoral d'un Etat membre, telle qu'un rejet ou un risque de rejet de produits polluants à la mer;

d) toute nappe de produits polluants et tout conteneur ou colis dérivant observé en mer.

2. Le message de signalement transmis en application du paragraphe 1 comporte au minimum l'identité du navire, sa position, le port de départ, le port de destination, le cas échéant l'adresse permettant d'obtenir les informations sur les marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord, le nombre de personnes à bord, les détails de l'incident ainsi que toute information pertinente visée par la résolution A.851(20) de l'OMI.

Art. 14 – Mesures en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables

1. En raison de conditions météorologiques ou d'un état de la mer exceptionnellement défavorables, le capitaine d'un navire se trouvant dans la zone portuaire concernée d'un Etat membre peut recevoir de l'autorité compétente désignée par cet Etat membre des recommandations ou interdictions d'entrer dans le port ou d'en sortir dans les zones touchées jusqu'à ce qu'il ait été établi qu'il n'existe plus de risque pour la vie humaine et/ou l'environnement.

2. Le capitaine informe la compagnie des mesures appropriées ou recommandations visées au paragraphe 1. Celles-ci ne préjugent cependant pas de la décision du capitaine prise sur la base de son appréciation de professionnel conformément à la convention SOLAS. Lorsque la décision prise par le capitaine du navire n'est pas conforme aux mesures visées au paragraphe 1, il informe les autorités compétentes des raisons de sa décision.

Art. 15 - Mesures en cas de risques liés à l'état des glaces

1. Si les autorités compétentes estiment, compte tenu de l'état des glaces, qu'il existe un risque important pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou pour la protection de leurs zones maritimes ou côtières ou de celles d'autres Etats:

a) elles fournissent aux capitaines des navires qui se trouvent dans une zone relevant de leur juridiction ou qui ont l'intention d'entrer dans un de leurs ports, ou d'en sortir, les informations appropriées sur l'état des glaces, les itinéraires recommandés et les services de brise-glaces dans la zone relevant de leur juridiction;

b) elles peuvent, sans préjudice du devoir d'assistance aux navires ayant besoin d'assistance et d'autres obligations résultant de la réglementation internationale applicable, demander que les navires qui se trouvent dans la zone concernée et qui ont l'intention d'entrer dans un port ou un terminal, d'en sortir ou de quitter une zone de mouillage fournissent la preuve documentaire qu'ils satisfont aux exigences de résistance et de puissance correspondant à la situation des glaces dans la zone concernée.

2. Les mesures prises en application 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'Etat membre.

Art. 16 – Mesures relatives aux incidents ou accidents en mer

1. En cas d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 13, les Etats membres prennent toutes les mesures appropriées en conformité avec le droit international, en vue d'assurer le cas échéant la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou la protection du milieu marin et côtier.

A cet effet, le capitaine est susceptible de recevoir de l'Etat côtier les instructions reprises à l'annexe III.

2. L'exploitant, le capitaine du navire et le propriétaire des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord sont tenus, conformément au droit national et international, de coopérer pleinement avec les autorités nationales compétentes, à leur demande, en vue de minimiser les conséquences d'un incident ou d'un accident en mer.

A cette fin, ils transmettent aux autorités nationales compétentes, à leur demande, les informations visées à l'article 10.

3. Le capitaine d'un navire auquel s'appliquent les dispositions du code ISM informe la compagnie, conformément à ce code, de tout incident ou accident, visé à l'article 13, paragraphe 1, survenu en mer. Dès qu'elle est informée d'une telle situation, la compagnie doit entrer en contact avec le centre côtier compétent et se mettre à sa disposition, en tant que de besoin.

4. Conformément à leur droit national, les Etats membres tiennent compte des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime dans les eaux relevant de leur juridiction.

Art. 17 – Sanctions

Les infractions aux obligations de notification, de participation et de communication prévues articles 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 et 16 du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 126, troisième phrase et suivantes de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Art. 18 – Contrôle de la mise en œuvre

Conformément aux dispositions de l'article 2 de la Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, telle qu'amendée, le Commissaire aux affaires maritimes veille à la mise en œuvre des dispositions du présent règlement.

Art. 19

Le règlement grand-ducal du 10 septembre 2004 transposant la directive 2002/59/CE 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, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil est abrogé et remplacé par le présent règlement.

Art. 20

Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

ANNEXE I

LISTE DES INFORMATIONS A NOTIFIER

1. Informations à notifier en vertu de l'article 3 - Informations générales

a) Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);

b) Port de destination;

c) Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage;

d) Nombre total de personnes à bord.

2. Informations à notifier en vertu de l'article 10 - Informations sur la cargaison

a) Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations-Unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire requise pour les cargaisons au sens du recueil INF telles que définies dans la règle VII/14.2, quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci;

b) Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

3. Informations à notifier en vertu de l'article 11

A. Informations générales

a) Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);

b) Port de destination;

c) Pour un navire quittant un port situé dans un Etat membre: heure probable d'appareillage du port de départ ou de la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'arrivée au port de destination;

d) Pour un navire venant d'un port situé en dehors de l'Union Européenne et faisant route vers un port d'un Etat membre: heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente;

e) Nombre total de personnes à bord.

B. Informations sur la cargaison

a) Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations-Unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et emplacement à bord et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci;

b) Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement;

c) Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

4. Informations à fournir à l'autorité compétente de l'Etat membre concerné par les navires pénétrant dans la zone couverte par des systèmes de comptes rendus obligatoires des navires

A. Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);

B. Date et heure;

C ou D. Position en latitude et longitude ou relèvement réel et distance en milles nautiques à partir d'un point de repère clairement identifié;

E. Cap;

F. Vitesse;

I. Port de destination et heure probable d'arrivée;

P. Cargaison et, si présence de marchandises dangereuses à bord, quantité et classe OMI;

T. Adresse pour la communication de renseignements sur la cargaison;

W. Nombre total de personnes à bord;

X. Informations diverses:
- caractéristiques et quantité estimée de combustible de soute, pour les navires dont la jauge brute est supérieure à 1 000;
- conditions de navigation.

5. Le capitaine du navire informe immédiatement l'autorité compétente ou l'autorité portuaire concernée de tout changement concernant les informations notifiées en vertu de la présente annexe.

ANNEXE II

PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX EQUIPEMENTS DE BORD

I. Systèmes d'identification automatique (AIS)

Navires à passagers et navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, faisant escale dans un port d'un Etat membre, sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 4.

Navires de pêche

Les navires de pêche dont la longueur hors tout dépasse 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 5 selon le calendrier suivant:

a) navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 24 mètres et inférieure à 45 mètres: au plus tard le 31 mai 2012,
b) navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 18 mètres et inférieure à 24 mètres: au plus tard le 31 mai 2013,
c) navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres: au plus tard le 31 mai 2014.

d) Les navires de pêche neufs d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 5 à partir du 30 novembre 2010.

II. Systèmes d'enregistreurs des données du voyage (VDR)

1. Les navires appartenant aux catégories suivantes doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes de fonctionnement de la résolution A.861 (20) de l'OMI, ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme no 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI), dès lors qu'ils font escale dans un port d'un Etat membre:

a) les navires à passagers ;
b) les navires rouliers à passagers ;
c) les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers ;
d) les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 ;
e) les navires de charge d'un jauge brute égale ou supérieure à 3 000.

ANNEXE III

Mesures que les Etats membres côtiers peuvent prendre en cas de risque pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement
(en application de l'article 16, paragraphe 1)

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 13 affectant un navire, l'autorité compétente de l'Etat membre concerné estime, dans le cadre du droit international, qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre, ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut, notamment :

a) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire;
b) mettre le capitaine du navire en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime;
c) envoyer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent;
d) enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

Commentaire des articles

Ad art. 1er
L'article 1er définit le champ d'application du règlement en précisant les types de navires auxquels le règlement s'applique. Conformément à la définition de navire, reprise au point f) de l'article 2seuls les navires battant pavillon luxembourgeois sont concernés. Vu la situation géographique du pays, aucune disposition de la directive ne pourrait être applicable par le Luxembourg à un navire battant le pavillon d'un pays tiers.

Ad art. 2
L'article 2 définit les termes utilisés dans le règlement grand-ducal.

En matière de conventions internationales, elles ont été publiées au Mémorial par la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime (A N° 58 du 12/11/1990). Depuis, les amendements à ces conventions ont été systématiquement publiés au Mémorial par les arrêtés suivants:

- Arrêté grand-ducal du 13 juillet 1993 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A N° 58 du 29/07/1993);
- Arrêté grand-ducal du 27 septembre 1994 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A N° 110 du 16/12/1994);
- Arrêté grand-ducal du 22 juin 1998 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A N° 57 du 22/07/1998);
- Arrêté grand-ducal du 23 mai 2003 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A N° 82 du 17/0/2003).
- Arrêté grand-ducal du 31 mars 2004 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A N° 63 du 30/04/2004) ;
- Arrêté grand-ducal du 31 juillet 2006 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A N° 143 du 18/08/2006) ;
- Arrêté grand-ducal du 17 juin 2008 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A N° 95 du 09/07/2008) ;

Les conventions internationales, dans la version à laquelle il est fait référence dans le présent projet, ont donc été valablement publiées au Luxembourg.

Remarque :
Un nouvel arrêté grand-ducal portant publication d'une série d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime est actuellement en voie de publication.

Ad art. 3
L'article 3 précise les délais dans lesquels les informations que les navires sont tenus de transmettre à l'autorité portuaire doivent être communiquées. Pour les navires qui transportent des marchandises dangereuses ou polluantes et qui font route vers un port de l'Union européenne, les obligations supplémentaires de notification prévues à l'article 11 sont d'application.

Ad art. 4
L'article 4 introduit l'obligation pour les navires faisant escale dans un port de l'Union européenne d'être muni d'un AIS (Automatic Identification System). Il s'agit d'un équipement permettant l'identification instantanée du navire, et ce, de manière automatique. L'annexe II, point I du projet de règlement précise les types de navire soumis à ces dispositions.

Le paragraphe 2 de l'article 4 impose le maintien en fonctionnement de l'AIS, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des informations relatives à la navigation.

Ad art. 5
L'article 5 introduit l'obligation pour les navires de pêche de 15 mètres et plus, exploités dans les eaux d'un Etat membre ou débarquant leurs captures dans un port de l'Union européenne d'être muni d'un AIS (Automatic Identification System). Le calendrier pour la mise en place de cet équipement est repris à l'annexe II, point I du projet de règlement.

Le paragraphe 2 de l'article 5 impose le maintien en fonctionnement de l'AIS, sauf si de l'opinion du capitaine du navire, il existe de risques de sécurité ou de sûreté pour son navire à maintenir une telle émission.

Ad art. 6
L'article 6 introduit l'obligation pour les navires soumis aux dispositions de la règle 19.1 du chapitre V de la convention internationale SOLAS, amendée, faisant escale dans un port de l'Union européenne d'être muni d'un équipement LRIT (Long Range Identification and Tracking). Il s'agit d'un équipement permettant l'identification à grande distance des navires. Ce dispositif permet aux Etats de pavillon et aux Etats côtiers d'obtenir (sous certaines conditions) la position des navires à intervalles réguliers ou à la demande.

Ad art. 7
Dans certaines zones, des services de trafic maritime (STM) ont été installés. Il s'agit de zones où il est demandé aux navires de rapporter leur position à des centres terrestres. Des règles particulières de navigation peuvent être d'application dans ces zones. L'article 7 impose aux navires luxembourgeois de participer à ce STM lorsque celui-ci est exploité par un Etat membre.

Lorsqu'un navire fait route vers un port européen et pénètre dans un STM se trouvant en dehors des eaux territoriales d'un Etat membre, il doit se conformer aux règles de ce STM.

Ad art. 8
L'article 8 introduit l'obligation pour les navires faisant escale dans un port de l'Union européenne d'être muni d'un VDR (Voyage Data Recorder). Il s'agit d'un équipement comparable aux boites noires équipant les avions. En cas d'accident, le VDR devrait permettre de faciliter la récolte de données permettant l'analyse des causes de celui-ci. L'annexe II, point II du projet de règlement précise les types de navire soumis à ces dispositions.

Ad art. 9
En cas d'accident ou incident impliquant un navire luxembourgeois t, les dispositions du code d'enquête sur les accidents et incidents maritimes de l'OMI doivent être suivies.

Cette obligation d'enquête est déjà prévue par la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

Ad art. 10
L'article 10 interdit à un capitaine d'accepter de charger une marchandise dangereuse ou polluante s'il n'a pas reçu la déclaration mentionnant les informations énumérées à l'annexe I, point 2.

Les produits pétroliers sont soumis aux dispositions de l'Annexe I de la convention MARPOL, amendée ; il est demandé au capitaine ou à l'exploitant du navire de disposer des données physico-chimiques des produits transportés.

C'est au chargeur de fournir cette déclaration et de vérifier que la marchandise présentée à l'embarquement corresponde bien à la description qui en est faite dans cette déclaration. Il est en outre demandé à ces personnes de fournir leurs numéros d'appel d'urgence.

Ad art. 11
L'article 11 impose l'obligation de notifier les informations visées à l'annexe I, point 3 lorsque le navire quitte ou fait route vers un port ou un mouillage d'un Etat membre et qu'il transporte des marchandises dangereuses ou polluantes. Cette notification peut être faite par le capitaine, l'agent ou l'exploitant. Lorsque cela est possible, cette notification doit se faire par voie électronique.

Ad art. 12
Sous certaines conditions, un navire effectuant un service régulier peut être exempté de l'exigence de notification. Cette exemption est délivrée par l'Etat membre concerné. Le présent article a été transposé afin qu'il soit clair que les navires battant pavillon luxembourgeois sont susceptibles de pouvoir bénéficier des exemptions prévues dans la directive, même si, dans ce cas, celles-ci ne sont pas délivrées par l'administration luxembourgeoise.

Ad art. 13
L'article 13 oblige le capitaine à signaler au centre côtier les incidents et accidents repris dans l'article. Le paragraphe 2 définit le contenu minimum que le message de signalement doit contenir. Le but est de permettre la prévention ou l'atténuation de risques liés à la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement.

Ad art. 14
En cas de conditions météorologiques défavorables, les autorités compétentes d'un port peuvent faire des recommandations ou interdiction d'entrer ou de sortir du port. Dans ce cas, le capitaine est tenu d'en informer la compagnie. Celui-ci reste malgré tout apte à exercer son jugement professionnel. Au cas où il prendrait une décision contraire aux recommandations qui lui sont communiquées, il a l'obligation de donner les raisons de sa décision.

Ad art. 15
Compte tenu de l'état des glaces, les autorités compétentes d'un port fournissent aux capitaines des navires des informations appropriées lui permettant d'évaluer la situation vis à vis des caractéristiques de son navire.

Les autorités compétentes assisteront les navires ou exigeront, le cas échéant, à ce que les navires évacuent les zones de glace.

Ad art. 16
En cas d'accident ou d'incident, l'exploitant le capitaine et le propriétaire des marchandises dangereuses doivent coopérer avec les autorités nationales compétentes afin de minimiser autant que possible les conséquences de l'incident ou de l'accident.

De plus, si le navire est soumis au code ISM, le capitaine a l'obligation d'informer la compagnie qui doit également coopérer en tant que de besoin.

Ad art. 17
Conformément aux exigences de l'article 25 de la directive transposée, l'article 17 prévoit les sanctions applicables en cas de non-respect des prescriptions du règlement. Le présent projet n'introduit pas de nouvelles sanctions dans la mesure où l'article 126 du Titre II de la loi du 9 novembre 1990 détermine les sanctions pénales applicables pour toutes les infractions commises à l'encontre de la sécurité de la navigation et de la police de la navigation[2].

Ad art. 18
La loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois, telle qu'amendée, donne pour mission au Commissaire aux affaires maritime de veiller à l'application de la loi et des règlements qui en découlent.

Ad art. 19
L'article 19 abroge le règlement grand-ducal du septembre 2004 transposant la directive 2002/59/CE 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, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

Ad art. 20
Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

[2] Sont notamment visés les conventions Marpol et Solas.

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Transposition Directive 2009/17/CE

Directive 2002/59/CE	Transposition de la D.2002 59 CE	Impact de la D 2009/17/CE sur la D 2002/59/CE	Transposition des 2 directives
Article 1	Non transposé	sans	Non transposé
Article 2	Article 1	Modifié par Art 1.1	Article 1
Article 3	Article 2	Modifié par Art 1.2	Article 2
Article 4	Article 3	sans	Article 3
Article 5	Non transposé	sans	Non transposé
Article 6	Article 4	sans	Article 4
		Modifié par Art 1.3 : ajout de l'Art 6 bis	Article 4bis
		Modifié par Art 1.3 : ajout de l'Art 6 ter	Article 4ter
Article 7	Non transposé	sans	Non transposé
Article 8	Article 5	sans	Article 5
Article 9	Non transposé	sans	Non transposé
Article 10	Article 6	sans	Article 6
Article 11	Article 7	sans	Article 7
Article 12	Article 8	Modifié par Art 1.4 : remplace Art 12	Article 8
Article 13	Article 9	sans	Article 9
Article 14	Non transposé	Modifié par Art 1.5	Non transposé
Article 15	Article 10	Modifié par Art 1.6	Article 10
Article 16	Non transposé	Modifié par Art 1.7	Non transposé
Article 17	Article 11	sans	Article 11
Article 18	Article 12	sans	Article 12
		Modifié par Art 1.8 : ajout de Art 18bis	Article 12bis
Article 19	Article 13	Modifié par Art 1.9	Article 13
Article 20	Non transposé	Modifié par Art 1.10	Non transposé
		Modifié par Art 1.11: ajout de Art 20bis	Non transposé
		Modifié par Art 1.11: ajout de Art 20ter	Non transposé
		Modifié par Art 1.11: ajout de Art 20qua	Non transposé
		Modifié par Art 1.11: ajout de Art 20qui	Non transposé
Article 21	Non transposé	sans	Non transposé
Article 22	Non transposé	sans	Non transposé
		Modifié par Art 1.12: ajout de Art 22bis	Non transposé
Article 23	Non transposé	Modifié par Art 1.13	Non transposé
		Modifié par Art 1.14: ajout de Art 23bis	Non transposé
Article 24	Non transposé	Modifié par Art 1.15 : remplace Art 24	Non transposé
	Art 14 (sanctions)		Article 14
Article 25	Article 15 et Art 16	sans	Article 15
Article 26	Non transposé	sans	Non transposé
Article 27	Non transposé	Modifié par Art 1.16 : remplace Art 27	Non transposé
Article 28	Non transposé	Modifié par Art 1.16 : remplace Art 28	Non transposé

Article 29	Non transposé	sans	Non transposé
Article 30	Article 1	sans	Article 1
Article 31	Non transposé	sans	Non transposé
Article 32	Non transposé	sans	Non transposé
			Article 16
	Art 17		Article 17
Annexe 1	Annexe 1	Modifié par Art 1.17	Annexe 1
Annexe 2	Annexe 2	Modifié par Art 1.18	Annexe 2
Annexe 3	Non transposée	Modifié par Art 1.19	Non transposé
Annexe 4	Annexe 3	sans	Annexe 3

DIRECTIVE 2009/17/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 avril 2009

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 de l'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,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

vu l'avis du Comité des régions [2],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [3], au vu du projet commun approuvé le 3 février 2009 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

(1) Par l'adoption de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil [4], l'Union européenne s'est dotée de moyens supplémentaires pour prévenir les situations présentant une menace pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin.

(2) Étant donné que la présente directive concerne la modification de la directive 2002/59/CE, la plupart des obligations qu'elle comporte ne seront pas applicables aux États membres dépourvus de littoraux et de ports de mer. Par conséquent, les seules obligations s'appliquant à l'Autriche, à la République tchèque, à la Hongrie, au Luxembourg et à la Slovaquie sont celles concernant les navires battant pavillon de ces États membres, sans préjudice du devoir de coopération des États membres afin d'assurer la continuité entre les services de gestion du trafic maritime et ceux d'autres modes de transport, notamment les services d'information fluviale.

(3) Au titre de la présente directive, les États membres qui sont des États côtiers devraient pouvoir échanger les informations qu'ils recueillent dans le cadre des missions de suivi du trafic maritime qu'ils assurent dans les zones relevant de leur juridiction. Le système communautaire d'échange d'informations maritimes «SafeSeaNet», élaboré par la Commission en accord avec les États 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 mises à jour sur les navires se trouvant dans les eaux européennes, leurs mouvements et leurs cargaisons dangereuses ou polluantes, ainsi que sur les incidents de mer.

(4) Dans ce contexte, afin de garantir une exploitation opérationnelle des informations ainsi recueillies, il est essentiel que les infrastructures nécessaires à la collecte et à l'échange des données visées par la présente directive et mises en place par les administrations nationales soient intégrées à SafeSeaNet.

(5) 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. Par conséquent, et au vu des récents accidents maritimes, il convient que les autorités côtières accèdent plus facilement aux caractéristiques des hydrocarbures transportés par mer, élément essentiel dans le choix des techniques de contrôle les plus appropriées, et, en cas d'urgence, qu'elles disposent d'un lien direct avec les opérateurs ayant la meilleure connaissance des marchandises transportées.

(6) Les systèmes d'identification automatique des navires (AIS — *Automatic Identification System*) visés par la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1er novembre 1974 permettent non seulement d'améliorer les possibilités de suivi de ces navires, mais surtout de renforcer leur sécurité dans les situations de navigation rapprochée. Ces systèmes ont, à ce titre, été intégrés au dispositif de la directive 2002/59/CE. Eu égard au nombre important de collisions impliquant des navires de pêche qui n'ont manifestement pas été vus par des navires de commerce ou qui n'ont pas vu les navires de commerce autour d'eux, il est fortement souhaitable d'étendre cette mesure aux navires de pêche d'une longueur supérieure à quinze mètres. Une aide financière peut être prévue, dans le cadre du Fonds européen pour la pêche, en faveur de l'installation à bord des navires de pêche d'instruments de sécurité tels que l'AIS. L'Organisation maritime internationale (OMI) a reconnu

[1] JO C 318 du 23.12.2006, p. 195.
[2] JO C 229 du 22.9.2006, p. 38.
[3] Avis du Parlement européen du 25 avril 2007 (JO C 74 E du 20.3.2008, p. 533), position commune du Conseil du 6 juin 2008 (JO C 184 E du 22.7.2008, p. 1), position du Parlement européen du 24 septembre 2008 (non encore parue au Journal officiel), décision du Conseil du 26 février 2009 et résolution législative du Parlement européen du 11 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).
[4] JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

que la publication à des fins commerciales, sur internet ou ailleurs, des données AIS transmises par les navires pourrait être préjudiciable à la sûreté et à la sécurité des navires et des installations portuaires et a engagé les gouvernements de ses membres à dissuader, sous réserve des dispositions de leurs droits nationaux, ceux qui communiquent à d'autres des données AIS aux fins de publication, sur internet ou ailleurs, de continuer à le faire. De plus, la confidentialité des informations transmises aux États membres conformément à la présente directive devrait être assurée et les États membres devraient utiliser ces informations conformément à la présente directive.

(7) L'obligation d'équiper un navire de l'AIS devrait être entendue comme assortie de l'exigence de maintenir l'AIS en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des règles ou des normes internationales prévoient la protection des informations relatives à la navigation.

(8) Un État membre qui en fait la demande devrait pouvoir obtenir d'un autre État membre les informations concernant un navire et les marchandises dangereuses ou polluantes se trouvant à bord. Ces informations devraient être accessibles via SafeSeaNet et ne devraient être demandées que pour des motifs de sécurité maritime, de sûreté maritime ou de protection de l'environnement marin. Aussi est il indispensable que la Commission étudie comment faire face aux problèmes dans le domaine de la sécurité des réseaux et de l'information.

(9) La directive 2002/59/CE prévoit que les États membres doivent adopter des mesures particulières à l'égard des navires pouvant présenter des risques en raison de leur comportement ou de leur état. Il semble dès lors souhaitable d'ajouter à la liste de ces navires ceux qui ne disposent pas des assurances ou des garanties financières satisfaisantes ou ceux qui ont été signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies apparentes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer un risque pour l'environnement.

(10) Conformément à la directive 2002/59/CE, il semble nécessaire, concernant les risques liés à des conditions météorologiques exceptionnellement défavorables, de prendre en compte les dangers que peut représenter pour la navigation la formation de glace. Par conséquent, 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 météorologique qualifié, qu'en raison des conditions de navigation il existe un risque grave pour la sécurité de la vie humaine ou un risque grave de pollution, elle devrait en informer les capitaines des navires se trouvant dans la zone relevant de sa juridiction ou souhaitant entrer dans le ou les ports situés dans la zone en question ou en sortir. L'autorité concernée devrait être à même de prendre toute mesure appropriée pour assurer la sauvegarde des vies humaines en mer et la protection de l'environnement. Les États membres devraient également avoir la possibilité de vérifier que la documentation requise à bord prouve que le navire satisfait aux exigences de résistance et de puissance correspondant à la situation des glaces dans la zone concernée.

(11) La directive 2002/59/CE prévoit que les États membres doivent établir des plans en vue d'accueillir, si la situation l'exige, des navires en détresse dans leurs ports ou dans tout autre endroit protégé dans les meilleures conditions possibles, afin d'atténuer les conséquences des accidents en mer. Cependant, compte tenu des directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance annexées à la résolution A.949 (23) de l'Organisation maritime internationale du 13 décembre 2003 [ci-après dénommées «résolution A.949 (23) de l'OMI»], qui ont été adoptées postérieurement à l'adoption de la directive 2002/59/CE et se réfèrent à des navires ayant besoin d'assistance, plutôt qu'à des navires en détresse, il convient de modifier cette directive en conséquence. La présente directive ne porte pas préjudice aux règles applicables en cas d'opération de sauvetage telles que prévues par la convention internationale sur la recherche et le sauvetage en mer, lorsque des vies humaines sont en danger.

(12) En prévision des navires ayant besoin d'assistance comme visé dans la résolution A.949 (23) de l'OMI, une ou plusieurs autorités devraient être désignées afin de prendre des décisions en vue de minimiser les risques pour la sécurité maritime, la sécurité des vies humaines et celle de l'environnement.

(13) Sur la base de la résolution A.949 (23) de l'OMI, et à la lumière des travaux menés ensemble par la Commission, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «Agence») et les États membres, il convient de préciser les dispositions essentielles que doivent prévoir les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance afin d'assurer une mise en œuvre harmonisée et efficace de ces plans et de clarifier la portée des obligations qui incombent aux États membres.

(14) Tout plan élaboré par les États membres en vue de réagir efficacement aux menaces que font peser des navires ayant besoin d'assistance doit se fonder sur la résolution A.949 (23) de l'OMI. Toutefois, lorsqu'ils évaluent les risques associés à de telles menaces, les États membres peuvent, compte tenu du contexte, prendre en considération d'autres éléments, tels que l'utilisation de l'eau de mer pour produire de l'eau potable et de l'électricité.

(15) Les gens de mer sont reconnus comme appartenant à une catégorie spéciale de travailleurs et, eu égard à la nature mondiale des activités de transport maritime et aux différentes sphères de compétence avec lesquelles elles peuvent entrer en contact, ils nécessitent une protection spéciale, particulièrement en ce qui concerne les contacts avec les autorités publiques. Dans l'intérêt d'une sécurité maritime accrue, les gens de mer devraient pouvoir se fonder sur un traitement équitable en cas d'accident maritime. Leurs droits humains et leur dignité devraient être préservés à tout moment, et toutes les enquêtes de sécurité conduites de manière équitable et diligente. A cette fin, les États membres devraient, conformément à leur législation nationale, tenir compte davantage des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime.

(16) Lorsqu'un navire a besoin d'assistance, il se peut qu'il faille prendre une décision quant à l'accueil de ce navire dans un lieu de refuge. Cette démarche est surtout importante en cas de situation pouvant entraîner un naufrage ou un danger pour l'environnement ou la navigation. Dans tous ces cas, il importe de pouvoir faire appel à une autorité indépendante dans un État membre selon la structure interne de cet État, ayant les compétences et l'expertise requises pour prendre une décision indépendante concernant l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge. Il est également important que la décision soit prise après une évaluation préalable de la situation en se fondant sur les informations contenues dans le plan applicable pour l'accueil des navires dans un lieu de refuge. Il est opportun que l'autorité compétente ait un caractère permanent.

(17) Les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance devraient décrire de manière précise la chaîne de prise de décision en ce qui concerne la procédure d'alerte dans les situations en cause et la gestion de celles-ci. Il convient de décrire clairement quelles sont les autorités concernées et leurs attributions, ainsi que les moyens de communication entre les parties concernées. Les procédures à appliquer devraient faire en sorte qu'une décision appropriée puisse être prise rapidement sur la base d'une expertise maritime spécifique et des informations adéquates dont dispose l'autorité compétente.

(18) Les ports qui accueillent un navire ayant besoin d'assistance devraient pouvoir compter sur une indemnisation rapide des coûts et du préjudice éventuel liés à cette opération. À cet effet, il est essentiel que les conventions internationales pertinentes s'appliquent. Les États membres devraient s'efforcer de mettre en place un cadre juridique conformément auquel ils pourraient, dans des circonstances exceptionnelles et conformément au droit communautaire, indemniser un port ou une autre entité des coûts et du préjudice économique subis à la suite de l'accueil d'un navire. De plus, la Commission devrait examiner les mécanismes existant au sein des États membres pour l'indemnisation du préjudice économique potentiel subi par un port ou un organisme et devrait, sur la base de cet examen, présenter et évaluer différentes options politiques.

(19) Lorsqu'ils élaborent les plans, les États membres devraient effectuer un inventaire des lieux de refuge potentiels 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 ayant besoin d'assistance. Ces informations importantes devraient comporter une description de certaines caractéristiques des sites considérés ainsi que des équipements et installations disponibles pour faciliter l'accueil des navires ayant besoin d'assistance ou la lutte contre les conséquences d'un accident ou d'une pollution.

(20) Il importe que la liste des autorités compétentes chargées de décider s'il convient d'accueillir un navire dans un lieu de refuge, ainsi que de celles chargées de recevoir et de traiter les alertes, fasse l'objet d'une publication appropriée. Il peut également être utile pour les parties qui participent à une opération d'assistance maritime, y compris les compagnies d'assistance et de remorquage, et les autorités des États membres voisins susceptibles d'être affectés par une situation d'urgence en mer, d'accéder aux informations voulues.

(21) L'absence d'assurance financière ne dispense pas un État membre de l'obligation d'effectuer une évaluation préalable et de prendre une décision sur l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge. Si les autorités compétentes peuvent vérifier si le navire est couvert par une assurance ou une autre forme efficace de garantie financière permettant une indemnisation appropriée des frais et dommages liés à son accueil dans un lieu de refuge, la recherche de ces informations ne doit toutefois pas retarder l'opération de sauvetage.

(22) Les mesures de suivi et d'organisation du trafic maritime ont pour fonction spécifique de permettre aux États membres d'avoir une connaissance réelle des navires fréquentant les eaux relevant de leur juridiction et donc, le cas échéant, de mieux prévenir les risques potentiels. Le partage des informations recueillies permet d'améliorer leur qualité et facilite leur traitement.

(23) En application de la directive 2002/59/CE, les États membres et la Commission ont accompli d'importants progrès dans l'harmonisation des échanges de données par voie électronique, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses ou polluantes. SafeSeaNet, dont la mise en place a commencé en 2002, devrait à présent être reconnu comme le réseau de référence au niveau communautaire. SafeSeaNet devrait viser à réduire les charges administratives et financières pour le secteur et pour les États membres. Il devrait également veiller à faciliter une mise en œuvre uniforme, le cas échéant, des règles internationales d'information et de notification.

(24) Les progrès réalisés dans le domaine des nouvelles technologies et notamment de leurs applications spatiales, telles que les dispositifs de suivi des navires par balises, les systèmes d'imagerie ou encore le système global de navigation par satellite (GNSS), permettent aujourd'hui d'étendre la surveillance du trafic maritime plus loin au large et, ainsi, de mieux couvrir les eaux européennes, notamment grâce au système d'identification et de suivi à distance (LRIT — *Long Range Identification and Tracking system*). Si l'on veut que ces outils fassent partie intégrante du système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information mis en place par la directive 2002/59/CE, il devra y avoir au sein de la Communauté une coopération totale sur ces travaux.

(25) Afin de permettre une réduction des coûts et d'éviter l'installation inutile d'équipements à bord de navires circulant dans des zones maritimes couvertes par les stations fixes de contrôle d'un AIS, les États membres et la Commission devraient coopérer pour déterminer les exigences en matière d'installation d'équipements de transmission d'informations LRIT et devraient soumettre à l'OMI toute mesure appropriée.

(26) La publication des données AIS et LRIT transmises par les navires ne devrait pas créer de risque pour la sécurité maritime, la sûreté maritime ou la protection de l'environnement marin.

(27) Afin de garantir une exploitation optimale et harmonisée au niveau communautaire des informations concernant la sécurité maritime recueillies en vertu de la directive 2002/59/CE, la Commission devrait pouvoir assurer, si nécessaire, le traitement, l'exploitation et la diffusion de ces informations auprès des autorités désignées par les États membres.

(28) Dans ce contexte, l'élaboration du système «Equasis» a montré combien il importait de promouvoir une culture de la sécurité maritime, particulièrement auprès des entreprises de transport maritime. La Commission devrait pouvoir contribuer à la diffusion, notamment par le biais de ce système, de toutes les informations liées à la sécurité maritime.

(29) 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) [1] regroupe les tâches des comités institués en vertu 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 y a donc lieu de remplacer le comité existant par le COSS.

(30) Il convient également de prendre en compte les modifications apportées aux instruments internationaux auxquels il est fait référence.

(31) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission [2].

(32) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier la directive 2002/59/CE afin d'y appliquer les modifications ultérieures apportées aux conventions internationales, protocoles, codes et résolutions y afférents. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de cette directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.

(33) Conformément au règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime [3], l'Agence fournit l'assistance nécessaire à la Commission et aux États membres afin de les aider à appliquer la directive 2002/59/CE.

(34) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» [4], les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.

(35) Il y a donc lieu de modifier en conséquence la directive 2002/59/CE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications

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

1) À l'article 2, le paragraphe 2 est modifié comme suit:

a) Les mots introductifs sont remplacés par le texte suivant:

«Sauf disposition contraire, la présente directive ne s'applique pas:»

[1] JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

[2] JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

[3] JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

[4] JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

b) Le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) aux soutes des navires d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les navires destinés à être utilisés à bord.»

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) Le point a) est modifié comme suit:

i) la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«"instruments internationaux pertinents" les instruments suivants, dans leur version actualisée:»;

ii) les tirets suivants sont ajoutés:

«— "résolution A.917 (22) de l'OMI", la résolution 917 (22) de l'Organisation maritime internationale intitulée "Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS)", telle que modifiée par la résolution A.956 (23) de l'OMI,

— "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",

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

— "directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime", les directives annexées à la résolution LEG.3(91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296e session du 12 au 16 juin 2006.»

b) Le point k) est remplacé par le texte suivant:

«k) "autorités compétentes", les autorités et les organisations désignées par les États membres pour exercer les fonctions prévues par la présente directive;»

c) Les points suivants sont ajoutés:

«s) "SafeSeaNet", le système communautaire d'échange d'informations maritimes élaboré par la Commission en collaboration avec les États membres afin d'assurer la mise en œuvre de la législation communautaire;

t) "service régulier", une série de traversées organisée de façon à desservir deux mêmes ports ou davantage, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable;

u) "navire de pêche", tout navire équipé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes;

v) "navire ayant besoin d'assistance", sans préjudice des dispositions de la convention SAR sur le sauvetage des personnes, un navire se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du navire ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation;

w) "LRIT", un système d'identification et de suivi à distance des navires conformément à la règle SOLAS V/19-1.»

3) Les articles suivants sont insérés:

«*Article 6 bis*

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

Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, battant pavillon d'un État membre et immatriculé dans la Communauté, ou en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales d'un État membre, ou débarquant ses captures dans le port d'un État membre est équipé, conformément au calendrier figurant à l'annexe II, partie I, point 3, d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI.

Les navires de pêche équipés de l'AIS maintiennent 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.

Article 6 ter

Utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à distance (LRIT)

1. Les navires auxquels la règle SOLAS V/19-1 et les normes de performance et exigences opérationnelles adoptées par l'OMI s'appliquent, sont dotés d'un équipement LRIT conforme à ladite règle, lorsqu'ils font escale dans le port d'un État membre.

Les États membres et la Commission coopèrent en vue d'établir les exigences concernant l'installation d'équipement de transmission des informations LRIT à bord des navires effectuant des parcours dans les eaux couvertes par des stations fixes d'AIS des États membres, et soumet à l'OMI toute mesure jugée opportune.

2. La Commission coopère avec les États membres pour créer un centre européen de données LRIT chargé de traiter les informations de l'identification et du suivi à distance.»

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

«*Article 12*

Exigences d'information concernant le transport de marchandises dangereuses

1. 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 le port d'un État membre que si le capitaine ou l'exploitant a reçu avant que les marchandises soient chargées à bord une déclaration comportant les informations suivantes:

a) les 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 compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 °C et la densité à 15 °C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC. 150 (77) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité;

c) les numéros d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physicochimiques des produits et sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

2. Les navires en provenance d'un port extracommunautaire faisant escale dans le port d'un État membre et ayant à bord des marchandises dangereuses ou polluantes ont en leur possession une déclaration, fournie par le chargeur, contenant les informations exigées en vertu du paragraphe 1, points a), b) et c).

3. Il est du devoir et de la responsabilité du chargeur de fournir une telle déclaration au capitaine ou à l'exploitant et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au paragraphe 1.»

5) À l'article 14, deuxième alinéa, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) sur demande, en utilisant SafeSeaNet, et si nécessaire aux fins de la sécurité et de la sûreté maritimes ou de la protection de l'environnement marin, les États membres sont capables d'envoyer sans délai des informations concernant le navire et concernant les marchandises dangereuses ou polluantes se trouvant à bord, aux autorités compétentes nationales et locales d'un autre État membre.»

6) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 15*

Exemptions

1. Les États membres peuvent exempter les services réguliers assurés entre des ports situés sur leur territoire des exigences énoncées aux articles 4 et 13, pour autant que les conditions suivantes ont été remplies:

a) la compagnie exploitant ces services réguliers établit et tient à jour une liste des navires concernés et la transmet à l'autorité compétente concernée;

b) pour chaque voyage effectué, les informations prévues à l'annexe I, point 1, ou point 3, selon le cas, sont tenues à la disposition de l'autorité compétente à sa demande. La compagnie établit un système interne qui garantit, 24 heures sur 24, la transmission sous forme électronique et sans délai de ces informations à l'autorité compétente, conformément à l'article 4, paragraphe 1, ou à l'article 13, paragraphe 4, selon le cas;

c) toute différence par rapport à l'heure d'arrivée probable au port de destination ou à la station de pilotage, égale ou supérieure à trois heures, est notifiée au port de destination ou à l'autorité compétente conformément à l'article 4 ou à l'article 13, selon le cas;

d) des exemptions ne sont accordées qu'à des navires déterminés pour ce qui concerne un service spécifique.

Aux fins du premier alinéa, le service n'est réputé être un service régulier que s'il est prévu de l'assurer pendant un mois au minimum.

Les exemptions aux exigences des articles 4 et 13 sont limitées à des voyages d'une durée maximale prévue de douze heures.

2. Quand un service régulier international est exploité entre deux ou plusieurs pays, dont au moins un État membre, chacun des États membres concernés peut demander aux autres États membres d'accorder une exemption à ce service. Tous les États membres concernés, y compris les États côtiers concernés, coopèrent en vue d'octroyer une exemption pour le service en question conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1.

3. Les États membres vérifient périodiquement que les conditions énoncées aux paragraphes 1 et 2 sont remplies. Lorsque l'une au moins de ces conditions n'est plus remplie, les États membres retirent immédiatement le bénéfice de l'exemption à la partie concernée.

4. Les États membres communiquent à la Commission une liste des compagnies et des navires exemptés en application du présent article, ainsi que toute mise à jour de cette liste.»

7) Les points suivants sont ajoutés à l'article 16, paragraphe 1:

«d) les navires qui n'ont pas procédé à la notification ou ne disposent pas des certificats d'assurance ou des garanties financières prévus par la législation communautaire ou par la réglementation internationale;

e) les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies apparentes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer un risque pour l'environnement.»

8) L'article suivant est inséré:

«Article 18 bis

Mesures en cas de risques liés à l'état des glaces

1. Si les autorités compétentes estiment, compte tenu de l'état des glaces, qu'il existe un risque important pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou pour la protection de leurs zones maritimes ou côtières ou de celles d'autres États:

a) elles fournissent aux capitaines des navires qui se trouvent dans une zone relevant de leur juridiction ou qui ont l'intention d'entrer dans un de leurs ports, ou d'en sortir, les informations appropriées sur l'état des glaces, les itinéraires recommandés et les services de brise-glaces dans la zone relevant de leur juridiction;

b) elles peuvent, sans préjudice du devoir d'assistance aux navires ayant besoin d'assistance et d'autres obligations résultant de la réglementation internationale applicable, demander que les navires qui se trouvent dans la zone concernée et qui ont l'intention d'entrer dans un port ou un terminal, d'en sortir ou de quitter une zone de mouillage fournissent la preuve documentaire qu'ils satisfont aux exigences de résistance et de puissance correspondant à la situation des glaces dans la zone concernée.

2. Les mesures prises en application 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.»

9) L'article 19 est modifié comme suit:

a) L'alinéa suivant est ajouté au paragraphe 2:

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

b) Le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. Conformément à leur droit national, les États membres tiennent compte des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime dans les eaux relevant de leur juridiction.»

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

«Article 20

Autorité compétente pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance

1. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes qui ont 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.

2. L'autorité ou les autorités visées au paragraphe 1 peuvent, le cas échéant et en particulier en cas de menace pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement, prendre toute mesure incluse dans la liste non exhaustive de l'annexe IV.

3. L'autorité ou les autorités visées au paragraphe 1 se réunissent régulièrement pour échanger leur expertise et améliorer les mesures prises en vertu de du présent article. Elles se réunissent à tout moment en raison de circonstances particulières.»

11) Les articles suivants sont insérés:

«*Article 20* bis

Plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance

1. Les États membres établissent 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. L'autorité ou les autorités visées à l'article 20, paragraphe 1, participent à l'établissement et à la réalisation de ces plans.

2. Les plans visés au paragraphe 1 sont élaborés après consultation des parties concernées, sur la base des résolutions A.949 (23) et A.950 (23) de l'OMI, et comportent au minimum les éléments suivants:

a) l'identité de l'autorité ou des autorités chargée(s) de recevoir et de traiter les alertes;

b) l'identité de l'autorité chargée d'évaluer la situation et de prendre une décision sur l'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans le lieu de refuge choisi;

c) des informations relatives au littoral des États membres et tous éléments facilitant une évaluation préalable et une décision rapide quant au choix du lieu de refuge pour un navire, y compris la description des facteurs environnementaux, économiques et sociaux ainsi que des conditions physiques;

d) les procédures d'évaluation aux fins de l'acceptation ou du refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge;

e) les moyens et installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution;

f) les procédures relatives à la coordination et à la prise de décision au niveau international;

g) les procédures en vigueur relatives aux garanties financières et à la responsabilité pour les navires accueillis dans un lieu de refuge.

3. Les États membres publient le nom et l'adresse de contact des autorités compétentes visées à l'article 20, paragraphe 1, ainsi que des autorités désignées pour la réception et le traitement des alertes.

Les États membres communiquent aux États membres voisins, à leur demande, les informations pertinentes concernant les plans.

Lors de la mise en œuvre des procédures prévues dans les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, les États membres veillent à ce que les informations pertinentes soient mises à la disposition des parties concernées par les opérations.

À la demande des États membres, les destinataires des informations visées aux deuxième et troisième alinéas sont tenus à une obligation de confidentialité.

4. Les États membres informent la Commission le 30 novembre 2010 au plus tard des mesures prises en application du présent article.

Article 20 ter

Décision d'accueillir des navires

L'autorité ou les autorités visées à l'article 20, paragraphe 1, décident de l'acceptation d'un navire dans un lieu de refuge suite à une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base des plans visés à l'article 20 *bis*. L'autorité ou les autorités font en sorte que les navires soient admis dans un lieu de refuge si elles considèrent qu'un tel accueil est la meilleure ligne d'action aux fins de protéger les vies humaines ou l'environnement.

Article 20 quater

Garanties financières et compensations

1. L'absence de certificat d'assurance au sens de l'article 6 de la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 sur l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (*) n'exonère pas un État membre de l'évaluation préalable et de la décision visées à l'article 20 *ter* et n'est pas en soi considérée comme une raison suffisante pour qu'un État membre refuse d'accueillir un navire dans un lieu de refuge.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, un État membre peut, quand il accueille un navire dans un lieu de refuge, demander à l'exploitant, à l'agent ou au capitaine du navire la présentation d'un certificat d'assurance au sens de l'article 6 de la directive 2009/20/CE. La demande de présentation de ce certificat ne peut pas avoir pour effet de retarder l'accueil du navire.

Article 20 quinquies

Examen par la Commission

La Commission examine 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 prise sur la base de l'article 20, paragraphe 1. Sur la base de cet examen, elle présente et évalue différentes options politiques. La Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil le 31 décembre 2011 au plus tard sur les résultats de l'examen.

(*) JO L 131 du 28.5.2009, p. 128»

12) L'article suivant est inséré:

«*Article 22* bis

SafeSeaNet

1. Les États membres mettent en place, au niveau national ou local, des systèmes de gestion des informations maritimes afin d'assurer le traitement des informations visées dans la présente directive.

2. Les systèmes mis en place en application du paragraphe 1 permettent une exploitation opérationnelle des informations recueillies et satisfont notamment aux conditions énoncées à l'article 14.

3. Afin de garantir un échange efficace des informations visées dans la présente directive, les États membres veillent à ce que les systèmes nationaux ou locaux mis en place pour recueillir, traiter et conserver ces informations puissent être interconnectés avec SafeSeaNet. La Commission veille à ce que SafeSeaNet soit opérationnel 24 heures sur 24. La description et les principes fondamentaux de SafeSeaNet sont mentionnés à l'annexe III.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, lorsqu'ils opèrent dans le cadre d'accords intra-communautaires ou dans le cadre d'accords régionaux ou de projets transfrontaliers, interrégionaux ou transnationaux au sein de la Communauté, les États membres veillent à ce que les systèmes ou réseaux d'information développés soient conformes aux exigences de la présente directive et soient compatibles avec SafeSeaNet et connectés à celui-ci.»

13) 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 progrès réalisés dans le domaine des technologies de l'information et des communications. À cette fin, les États membres et la Commission coopèrent pour mettre en place, si nécessaire, 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, à la mise au point de systèmes d'identification et de suivi à distance;»

b) Le point suivant est ajouté:

«e) assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des systèmes nationaux utilisés pour gérer les informations visées à l'annexe I, développer et actualiser SafeSeaNet.»

14) L'article suivant est inséré:

«*Article 23* bis

Traitement et gestion des informations relatives à la sécurité maritime

1. La Commission assure, si nécessaire, le traitement, l'exploitation et la diffusion auprès des autorités désignées par les États membres des informations recueillies en application de la présente directive.

2. S'il y a lieu, la Commission contribue à la mise au point et au fonctionnement de systèmes de collecte et de diffusion de données relatives à la sécurité maritime, notamment par le biais du système "Equasis" ou de tout autre système public équivalent.»

15) L'article 24 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 24*

Confidentialité des informations

1. Les États membres, conformément à la législation communautaire ou nationale, prennent les mesures nécessaires pour assurer la confidentialité des informations qui leur sont transmises en application de la présente directive et n'utilisent ces informations qu'en conformité avec la présente directive.

2. La Commission étudie comment faire face aux problèmes dans le domaine de la sécurité des réseaux et de l'information, et propose des modifications appropriées de l'annexe III en vue d'améliorer la sécurité du réseau.»

16) Les articles 27 et 28 sont remplacés par le texte suivant:

«*Article 27*

Procédure de modification

1. Les références aux instruments de la Communauté et de l'OMI, les définitions de l'article 3 et les annexes peuvent être modifiées afin de les mettre en conformité avec le droit communautaire ou international qui a été adopté ou modifié ou qui est entré en vigueur, dans la mesure où ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de la présente directive.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 28, paragraphe 2.

2. Les annexes I, III et IV peuvent être modifiées à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre de la présente directive, pour autant que ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de celle-ci.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 28, paragraphe 2.

Article 28

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), établi par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil (*).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

(*) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.»

17) À l'annexe I, point 4, le tiret X est remplacé par le texte suivant:

«— X. Informations diverses:

— caractéristiques et quantité estimée de combustible de soute, pour les navires dont la jauge brute est supérieure à 1 000,

— conditions de navigation.»

18) Le point suivant est ajouté à l'annexe II, partie I:

«3. Navires de pêche

Les navires de pêche dont la longueur hors tout dépasse 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 *bis* selon le calendrier suivant:

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 24 mètres et inférieure à 45 mètres: au plus tard le 31 mai 2012,

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 18 mètres et inférieure à 24 mètres: au plus tard le 31 mai 2013,

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres: au plus tard le 31 mai 2014.

Les navires de pêche neufs d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 *bis* à partir du 30 novembre 2010.»

19) L'annexe III est remplacée par le texte figurant en l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 30 novembre 2010. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces mesures, 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

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le président
P. NEČAS

ANNEXE

«ANNEXE III

MESSAGES ÉLECTRONIQUES ET SAFESEANET

1. Concept général et architecture

Le système d'échange d'informations maritime communautaire, SafeSeaNet, permet de recevoir, de stocker, d'extraire et d'échanger des informations aux fins de la sécurité maritime, de la sûreté portuaire et maritime, de la protection de l'environnement marin et de l'efficacité du trafic et du transport maritimes.

SafeSeaNet est un système spécialisé créé pour faciliter l'échange d'informations sous forme électronique entre les États membres et pour fournir à la Commission les informations pertinentes conformément à la législation communautaire. Il comprend un réseau de systèmes nationaux SafeSeaNet dans les États membres et un système central SafeSeaNet en tant que point nodal.

Le réseau SafeSeaNet relie entre eux tous les systèmes nationaux SafeSeaNet et inclut le système central SafeSeaNet.

2. Gestion, exploitation, développement et maintenance du SafeSeaNet

2.1. *Responsabilités*

2.1.1. Systèmes nationaux SafeSeaNet

Les États membres assurent la mise en place et la maintenance d'un système national SafeSeaNet permettant l'échange d'informations maritimes entre utilisateurs autorisés sous la responsabilité d'une autorité nationale compétente (ANC).

L'ANC est responsable de la gestion du système national, ce qui inclut la coordination au niveau national des utilisateurs et des fournisseurs d'informations, et la responsabilité d'assurer que des UN LOCODES sont désignés et que l'infrastructure TI nécessaire et les procédures décrites dans le document de contrôle d'interface et des fonctionnalités visé au point 2.3 sont établies et maintenues.

Le système national SafeSeaNet permet l'interconnexion des utilisateurs autorisés sous la responsabilité d'une ANC et peut être rendu accessible à des acteurs de l'industrie maritime identifiés (propriétaires de navires, agents, capitaines, chargeurs et autres), sur autorisation de l'ANC, en particulier pour faciliter la remise électronique de rapports en conformité avec la législation communautaire.

2.1.2. Système central SafeSeaNet

La Commission est chargée de la gestion et du développement du système central SafeSeaNet au niveau politique et de la surveillance du système SafeSeaNet, en coopération avec les États membres, alors que conformément au règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil [1], l'Agence, en coopération avec les États membres et la Commission, est responsable de sa mise en œuvre technique.

Le système central SafeSeaNet agissant comme point nodal interconnecte tous les systèmes nationaux SafeSeaNet et établit l'infrastructure TI et les procédures nécessaires comme il est décrit dans le document de contrôle d'interface et des fonctionnalités visé au point 2.3.

2.2. *Principes de gestion*

La Commission établit un groupe de pilotage de haut niveau, qui définit ses règles de fonctionnement, composé de représentants des États membres et de la Commission, afin:

— de formuler des recommandations en vue d'améliorer l'efficacité et la sûreté de SafeSeaNet,

— de fournir des orientations appropriées pour le développement de SafeSeaNet,

— d'assister la Commission dans l'évaluation de la performance de SafeSeaNet,

— d'approuver le document de contrôle d'interface et des fonctionnalités visé au point 2.3 ainsi que toute modification qui y est apportée.

[1] JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

2.3. *Document de contrôle d'interface et des fonctionnalités et documentation technique SafeSeaNet*

La Commission, en étroite coopération avec les États membres, assure l'élaboration et la maintenance d'un document de contrôle d'interface et des fonctionnalités (DCIF).

Le DCIF présente en détail les exigences de performance et les procédures applicables aux composantes nationales et centrales du SafeSeaNet destinées à assurer la conformité avec la législation communautaire pertinente.

Le DCIF comprend des règles relatives:

— aux orientations en matière de droits d'accès pour la gestion de la qualité des données,

— aux spécifications de sûreté pour la transmission et l'échange de données,

— à l'archivage des informations au niveau national et au niveau central.

Le DCIF comprend des indications sur les moyens de stockage et l'accessibilité des informations sur les marchandises dangereuses ou polluantes concernant des services réguliers pour lesquels une exemption a été accordée conformément à l'article 15.

Une documentation technique relative au SafeSeaNet, telle que les normes pour le format d'échange de données, les manuels de l'utilisateur et les spécifications de sûreté du réseau, est élaborée et actualisée par l'Agence en coopération avec les États membres.

3. **Échange de données via SafeSeaNet**

Le système utilise les normes des entreprises et permet d'interagir avec les systèmes publics et privés utilisés pour créer, fournir ou recevoir des informations au sein du SafeSeaNet.

La Commission et les États membres coopèrent afin d'examiner la viabilité et le développement de fonctionnalités les plus à même de permettre aux fournisseurs de données, y compris les capitaines, les armateurs, les agents, les opérateurs, les chargeurs et les autorités compétentes de soumettre les informations une seule fois. Les États membres assurent que les informations transmises sont disponibles pour être utilisées dans tout rapport, notification et VTMIS pertinents.

Les messages électroniques échangés conformément à la présente directive et à la législation communautaire pertinente sont diffusés via SafeSeaNet. À cette fin, les États membres assurent l'élaboration et la maintenance des interfaces nécessaires à la transmission automatique de données par voie électronique dans SafeSeaNet.

Lorsque les règles internationales autorisent l'acheminement d'informations LRIT concernant des navires de pays tiers, SafeSeaNet est utilisé pour diffuser avec un niveau de sécurité approprié auprès des États membres les informations LRIT reçues conformément à l'article 6 *ter* de la présente directive.

4. **Sécurité et droits d'accès**

Le système central SafeSeaNet et les systèmes nationaux SafeSeaNet sont conformes aux exigences de la présente directive concernant la confidentialité de l'information ainsi que les principes de sécurité et les spécifications figurant dans le DCIF, en particulier en ce qui concerne les droits d'accès.

Les États membres identifient tous les utilisateurs auxquels une fonction et des droits d'accès sont conférés conformément au DCIF.»