



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 28.4.2011
COM(2011) 232 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**Report assessing the implementation and the impact of the measures taken according to
Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and
information system**

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Rapport d'évaluation sur la mise en œuvre et l'incidence des mesures prises en vertu de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information

1. INTRODUCTION

L'objectif de 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'information¹ est d'instituer dans l'UE un tel système en vue d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, d'améliorer la réaction des autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer, notamment les opérations de recherche et de sauvetage, et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires.

À cette fin, la directive prévoit plusieurs nouvelles exigences en ce qui concerne le suivi du trafic des navires et la gestion de l'information, en tenant compte des règles internationales applicables aux systèmes de comptes rendus des navires, des services de trafic maritime et des progrès technologiques dans le domaine de l'identification et du suivi des navires.

Pour promouvoir la mise en place d'un système européen de suivi du trafic des navires et d'information, la directive requiert qu'un cadre de coopération soit établi entre les États membres et la Commission.

Pour garantir la disponibilité d'un lieu de refuge pour les navires en détresse, la directive requiert que des plans pour l'accueil de ces navires soient élaborés par les États membres.

La directive s'applique, de manière générale, aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et aux soutes d'un poids supérieur à 5 000 tonnes se trouvant à bord des navires. Les navires ci-après relèvent du champ d'application de la directive: tous les navires faisant escale dans des ports de l'UE, les navires pénétrant dans la zone couverte par des systèmes de comptes rendus obligatoires des navires, tel qu'adoptés par l'OMI et exploités par les États membres, et les navires victimes d'incidents ou d'accidents dans la zone de recherche et de sauvetage, la zone économique exclusive ou une zone équivalente d'un État membre.

L'efficacité de la directive dépend des actions de mise en œuvre et de contrôle d'application menées par les États membres et la Commission. Dans ce contexte, conformément à l'article 26, paragraphe 1, les États membres étaient tenus de faire rapport à la Commission, le 5 février 2007 au plus tard, sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la directive, et plus particulièrement en ce qui concerne les dispositions des articles 9, 10, 18, 20, 22, 23 et 25; ils étaient également tenus de faire rapport à la Commission, le 31 décembre 2009 au plus tard, sur la mise en œuvre intégrale de la directive. Conformément à l'article 26, paragraphe 2, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la

¹ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

directive², en vue notamment de déterminer dans quelle mesure les dispositions de la directive contribuent à accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime ainsi qu'à prévenir la pollution marine; la Commission fait rapport sur la base des rapports susmentionnés des États membres.

Le présent rapport d'évaluation concerne la mise en œuvre de la directive et l'incidence des mesures prises.

2. MÉTHODE D'ÉVALUATION

La mise en œuvre de la directive par les États membres se fait aussi bien sur le plan juridique que technique. La mise en œuvre juridique est réalisée par la transposition formelle de la directive et l'application des dispositions législatives nationales qui en découlent. La mise en œuvre technique consiste à créer et à exploiter les infrastructures à terre nécessaires à la réception et à l'échange des données.

Outre les actions entreprises par les États membres, la directive a été mise en œuvre à l'échelle de l'UE par la mise en place d'un système d'information appelé «SafeSeaNet». Ce système a été développé par la Commission en étroite coopération avec les États membres et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)³ dans le cadre du groupe SafeSeaNet.

L'AESM contrôle la performance et la qualité des données du système central SafeSeaNet qu'elle exploite 24 heures sur 24. Les problèmes nécessitant une action immédiate sont communiqués sans délai aux États membres et les problèmes liés aux flux de données, en général, leur sont signalés au moyen de rapports trimestriels sur la qualité des données. Ces rapports font le point sur les flux de données envoyés par les systèmes nationaux vers le système central SafeSeaNet et sur l'échange des données par l'intermédiaire de SafeSeaNet, ils constituent donc un bon moyen d'évaluer la mise en œuvre technique de la directive dans les États membres.

Depuis 2009, l'AESM a entrepris, au nom de la Commission, un programme d'inspections visant à évaluer la mise en œuvre de la directive dans les États membres. En décembre 2010, dans le cadre de ce programme, l'AESM avait effectué huit inspections et avait remis à la Commission des rapports les concernant. Les rapports d'inspection de l'AESM fournissent des informations plus détaillées sur les éléments administratifs, procéduraux et opérationnels des mesures de mise en œuvre dans les États membres. Les résultats des inspections ne concernant qu'une partie des États membres, les conclusions sont présentées ici d'un point de vue général.

L'évaluation, dans le présent rapport, de la mise en œuvre de la directive 2002/59/CE s'appuie sur les rapports des États membres relatifs à la mise en œuvre intégrale de la directive. Les rapports trimestriels de l'AESM sur la qualité des données de SafeSeaNet ont servi à évaluer l'échange réel de données entre les États membres.

² La directive 2002/59/CE a été modifiée par 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 (JO L 131 du 28.5.2009, p. 101). Le cas échéant, ces modifications ont été prises en considération dans le présent rapport.

³ Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1), tel que modifié.

3. MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE

En ce qui concerne la mise en œuvre de la directive et le développement technique du système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, tout était à faire; ils ont donc été réalisés de manière progressive depuis l'adoption de la directive en 2002. La première étape consistait à transposer la directive dans les législations nationales, ce que les États membres étaient tenus de faire le 5 février 2004 au plus tard.

Dans un deuxième temps, il a fallu construire des installations à terre pour que la mise en œuvre de la directive puisse avoir lieu avant la fin de l'année 2007 et que l'échange de données entre les systèmes nationaux soit opérationnel un an après au plus tard, soit avant la fin de l'année 2008.

Afin d'évaluer les mesures de mise en œuvre en cours, les États membres étaient tenus de faire rapport à la Commission, le 5 février 2007 au plus tard, sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la directive.

Enfin, les États membres étaient tenus de faire rapport à la Commission, le 31 décembre 2009 au plus tard, sur la mise en œuvre intégrale de la directive.

3.1. Transposition dans la législation nationale

La plupart des États membres ont fait savoir que la transposition de la directive dans leur législation nationale avait été achevée dans les temps, soit le 5 février 2004 ou quelques semaines après cette date. Certains États membres ont toutefois pris du retard et le dernier n'a envoyé sa notification qu'en décembre 2005.

Sur la base des notifications par les États membres, la Commission a lancé quelques procédures d'infractions pour défaut de conformité. Toutes ces procédures ont été classées, la dernière l'ayant été en 2008.

3.2. Rapports sur la mise en œuvre par les États membres

La Commission a lancé un questionnaire pour aider les États membres à faire rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la directive, et plus particulièrement en ce qui concerne les dispositions des articles 9, 10, 18, 20, 22, 23 et 25. Ces rapports avaient pour objectif de garantir, d'une part, que les États membres avaient mis en place, avant la fin de l'année 2007, tous les équipements et installations à terre nécessaires à la mise en œuvre de la directive et, d'autre part, que les équipements permettant de relayer les informations vers les systèmes nationaux et de procéder à leur échange entre ces systèmes étaient opérationnels un an après au plus tard.

La plupart des États membres ont répondu à ce questionnaire dans les délais. Quelques procédures d'infraction ont dû être ouvertes mais elles ont toutes été classées, la dernière l'ayant été en 2009.

Les rapports sur la mise en œuvre intégrale de la directive ont été transmis dans les temps par trois États membres, soit avant le 31 décembre 2009. La plupart des États membres ont transmis leur rapport avant la mi-juin 2010 et les derniers rapports ont été communiqués en septembre 2010.

Les rapports de certains États membres ne contenant que des informations d'ordre assez général, la Commission leur a envoyé des courriers demandant de lui fournir plus de précisions.

3.3. Coopération au développement de l'infrastructure et des normes techniques

Seuls une collecte et un échange efficaces des données électroniques entre les États membres peuvent garantir une mise en œuvre correcte de la directive. Pour ce faire, la directive requiert que les États membres et la Commission coopèrent pour développer des liaisons télématiques entre les centres côtiers en vue d'échanger les données relatives aux mouvements des navires, à leurs escales et à leur cargaison.

Le processus de développement et de mise en place du système communautaire de suivi du trafic des navires (SafeSeaNet) a été réalisé dans le cadre du groupe SafeSeaNet, constitué d'experts des États membres et initialement présidé par la Commission. Depuis 2004, il est présidé par l'AESM et a élaboré tout un ensemble de documents, de spécifications techniques et de procédures opérationnelles afin de mettre en place le système européen SafeSeaNet.

Le système SafeSeaNet est constitué des systèmes nationaux et du système central SafeSeaNet exploité par l'AESM. Tous ces systèmes ont été conçus et sont gérés conformément aux spécifications techniques et aux procédures arrêtées par le groupe SafeSeaNet.

Les travaux accomplis pour développer SafeSeaNet et l'expérience acquise lors de son exploitation ont été pris en considération lors de l'élaboration du projet de troisième paquet sur la sécurité maritime. Dans le cadre de ce troisième paquet, la directive 2002/59/CE a été modifiée par la directive 2009/17/CE qui confère un statut juridique clair au système SafeSeaNet et en définit les exigences techniques générales. Cette modification fixe également les règles pour la gestion, l'exploitation, le développement et la maintenance de SafeSeaNet. La Commission, en coopération avec les États membres, est chargée de la gestion, du développement et de la surveillance du système SafeSeaNet au niveau politique. L'AESM, en coopération avec les États membres et la Commission, est quant à elle chargée de la mise en œuvre technique du système.

En ce qui concerne la gestion de SafeSeaNet, la Commission, par sa décision 2009/584/CE du 31 juillet 2009, a établi le groupe de pilotage de haut niveau SafeSeaNet⁴. Ce groupe est composé de représentants des États membres et de la Commission, tandis que l'AESM y bénéficie d'un statut d'observateur permanent et contribue activement à ses travaux.

4. PRINCIPAUX PROBLÈMES LIÉS À LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE

Les problèmes fondamentaux rencontrés lors de la mise en œuvre de la directive concernent la transposition et l'application des obligations de notification par les navires, les infrastructures administratives et techniques permettant de recevoir ces notifications et de suivre le trafic des navires à l'aide de moyens techniques (comme, par exemple, le système d'identification automatique, AIS), la mise en place et l'exploitation de SafeSeaNet, et la capacité des autorités à intervenir en cas d'accidents ou d'incidents.

⁴ JO L 201 du 1.8.2009, p. 63.

4.1. Notifications par les navires

Les obligations en matière de notification ont pour objectif de permettre l'identification des navires qui pénètrent dans des ports de l'UE, le suivi des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord et la fourniture d'informations instantanées sur les accidents, les incidents et toute autre situation dangereuse en mer aux autorités responsables du sauvetage et de l'intervention rapide dans les États membres.

Notification préalable à l'entrée dans un port

Une notification préalable à l'entrée dans un port vise à permettre l'identification des navires. Elle contient des informations d'ordre général sur le navire (nom, numéro d'identification, port de destination, heure probable d'arrivée et heure probable d'appareillage, et nombre de personnes à bord) et doit être remise à l'autorité portuaire par l'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire faisant route vers un port d'un État membre au moins vingt-quatre heures à l'avance, en règle générale (article 4).

Notification des marchandises dangereuses ou polluantes

Les marchandises dangereuses ou polluantes (Hazmat) chargées à bord d'un navire faisant route vers un port d'un État membre doivent être notifiées à l'autorité compétente par l'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire (article 13). Les informations relatives à la désignation technique des marchandises dangereuses ou polluantes présentées pour le transport ou chargées à bord de tout navire dans l'UE doivent être transmises par le chargeur de la cargaison au capitaine ou à l'exploitant du navire avant le chargement de la cargaison (article 12). Ces notifications permettent d'enregistrer les informations sur les cargaisons dangereuses chargées à bord des navires dans le système et de les mettre à la disposition des autorités responsables du sauvetage et de l'intervention rapide.

Signalement des incidents et accidents en mer

L'obligation qui incombe aux capitaines de navire de signaler les accidents et incidents (abordage, ripage de cargaison, défectuosité affectant les appareils à gouverner, risques de rejet de produits polluants à la mer) permet d'avertir rapidement les autorités responsables des opérations de recherche, du sauvetage et de l'intervention rapide des États membres côtiers concernés et contribue à l'activation efficace des mesures de sauvetage et d'intervention rapide (article 17).

Conclusion concernant les notifications par les navires

Tous les États membres ont transposé l'obligation de notification dans leur législation nationale. On peut dès lors conclure que la législation relative aux obligations de notification est en place et répond aux objectifs pour lesquels elle a été élaborée.

En ce qui concerne le signalement des incidents et accidents en mer, il ressort du rapport de l'AESM sur la qualité des données SafeSeaNet que les États membres ne signalent pas tous les incidents et qu'ils ont quelques difficultés à identifier le rapport qu'ils doivent envoyer. Des problèmes techniques semblent également survenir lors du signalement des incidents par voie électronique et d'autres moyens non électroniques, tels que le télécopieur, sont toujours utilisés.

4.2. Suivi des mouvements des navires et des navires à risque

Les principaux instruments de suivi des mouvements des navires sont les installations à terre permettant la réception et l'utilisation des informations reçues par le système d'identification automatique (AIS) à bord des navires et par les systèmes de comptes rendus obligatoires des navires et les services de trafic maritime exploités par les États membres.

Systèmes d'identification automatique (AIS)

Les signaux radio émis par un système AIS à bord d'un navire peuvent normalement être détectés à une distance de 60 à 80 km de la station d'émission. C'est pourquoi le système AIS est aussi largement utilisé pour suivre les navires à partir de stations à terre, bien qu'il ait été initialement rendu obligatoire en tant qu'équipement de navigation pour prévenir les abordages.

Les États membres sont tenus de mettre en place des installations à terre pour recevoir et utiliser les informations provenant d'un AIS (article 9). Ces installations devaient être achevées à la fin de l'année 2007 et les systèmes nationaux permettant de relayer les informations et de les échanger entre ces systèmes devaient être opérationnels un an après.

Tous les États membres côtiers ont fait savoir qu'ils avaient mis en œuvre l'article 9.

Systèmes de comptes rendus obligatoires des navires

Les systèmes de comptes rendus obligatoires des navires ont pour objectif de permettre l'identification des navires, d'organiser leur trafic et de les assister en leur fournissant des informations. Les États membres sont tenus d'assurer un suivi et de veiller à ce que tous les navires pénétrant dans la zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des navires, tel qu'adopté par l'OMI et exploité par un ou plusieurs États membres, se conforment à ce système. Les États membres et la Commission sont tenus de coopérer pour mettre en place, le cas échéant, des systèmes de comptes rendus obligatoires des navires afin de soumettre une proposition à l'OMI, pour approbation (article 5).

13 États membres côtiers exploitent actuellement des systèmes de comptes rendus obligatoires des navires, tels que visés à l'article 5. Tous ces États membres ont fait savoir qu'ils avaient mis en œuvre les obligations prévues audit article. Six États membres exploitent le système de compte rendu WETREP («Western European Tanker Reporting System»), adopté par l'OMI en décembre 2004 et obligatoire pour les pétroliers transportant du pétrole lourd, du bitume et du goudron. Ces États membres ont exprimé des doutes quant à l'obligation d'échanger les données WETREP avec d'autres États membres par l'intermédiaire du système SafeSeaNet; à ce jour, ces données ne sont donc pas encore disponibles dans SafeSeaNet. Plusieurs réunions ont eu lieu entre les États membres concernés, la Commission et l'AESM et il semblerait qu'une solution pratique puisse être bientôt dégagée pour permettre l'échange des données WETREP par l'intermédiaire de SafeSeaNet. La Commission suit cette situation de près.

Informations sur les navires présentant un risque potentiel

Afin de prévenir les accidents et incidents, l'une des questions fondamentales concerne la capacité à identifier et à assurer le suivi des navires présentant un risque, ainsi que la capacité des pouvoirs publics à agir, par exemple en restreignant les mouvements de ces navires. À cette fin, la directive définit les critères applicables aux navires présentant un risque potentiel pour la navigation (article 16). Sont considérés comme navires présentant un risque potentiel

les navires victimes d'incidents ou d'accidents en mer, les navires enfreignant les exigences de notification et de rapport ou les règles applicables dans les systèmes d'organisation du trafic ou les STM, et les navires ayant rejeté volontairement des hydrocarbures ou ayant commis d'autres infractions à la convention Marpol. Les États membres sont tenus de transmettre les informations sur ces navires aux autorités compétentes des autres États membres.

Tous les États membres côtiers ont fait savoir qu'ils respectaient cette obligation.

4.3. Système communautaire de suivi du trafic des navires, SafeSeaNet

La mise en œuvre de la directive a induit le développement du système SafeSeaNet qui est le seul instrument européen permettant l'échange de données conformément à la directive. Ce système est un très bon exemple de coopération entre la Commission, les États membres et l'AESM.

Comme mentionné ci-dessus, le système SafeSeaNet se compose d'un réseau de systèmes nationaux SafeSeaNet dans les États membres et d'un système central SafeSeaNet hébergé par l'AESM et faisant office de point nodal. Le système permet de recevoir, de stocker, d'extraire et d'échanger des données afin de garantir la sécurité maritime, la sûreté portuaire et maritime, la protection de l'environnement marin et l'efficacité du trafic et du transport maritimes.

Les services de soutien maritime de l'AESM jouent un rôle central dans la surveillance et le suivi de la performance et de la qualité des données du système, en coopération avec les autorités compétentes des États membres.

SafeSeaNet fournit des informations sur chaque navire et donne une image générale ou locale du trafic des navires dans les eaux européennes.

Les informations relatives à un navire comprennent le nom et l'identification du navire, sa position, son statut (faisant route/au port), son type et ses dimensions, l'heure d'appareillage et d'arrivée au port, des informations détaillées sur sa cargaison dangereuse et des informations détaillées sur les incidents dont il a été victime. Ces informations sont sauvegardées dans le système afin qu'il soit possible, ultérieurement, de retrouver l'intégralité de l'historique de la position du navire.

L'image du trafic des navires fournie par SafeSeaNet (interface graphique mise en place par l'AESM) montre, sur un seul écran, la position en temps réel de tous les navires présents dans les eaux européennes. En utilisant la fonction zoom, il est possible d'obtenir l'image d'un seul port ou d'une seule zone maritime. Il est également possible de n'afficher que certains types de navires, par exemple des pétroliers ou des navires transportant des marchandises dangereuses. Grâce au numéro OMI d'un navire déterminé, il est possible de suivre, de manière systématique, les mouvements de ce navire dans les eaux européennes.

4.4. Intervention en cas d'accidents et incidents en mer, lieux de refuge

En cas d'incidents ou d'accidents, les États membres sont tenus de prendre les mesures appropriées en vue d'assurer la sécurité maritime, la sécurité des personnes et la protection du milieu marin et côtier (article 19). Ces mesures peuvent inclure des restrictions des mouvements des navires, une mise en demeure du capitaine du navire de faire cesser le risque pour la sécurité maritime ou pour l'environnement, ou l'envoi d'une équipe d'évaluation à bord du navire pour examiner la situation et aider ou informer le capitaine en vue de déplacer le navire vers un lieu de refuge.

Afin de pouvoir aider les navires en détresse, les États membres sont tenus (article 20) d'établir des plans aux fins de l'accueil des navires en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction et de rendre ces plans disponibles, sur demande.

L'accident du pétrolier Prestige est survenu en novembre 2002, soit quelques mois à peine après l'entrée en vigueur de la directive. Cet accident avait un lien direct avec la question des lieux de refuge et a incité le Conseil à adopter des conclusions⁵ invitant instamment les États membres à accélérer l'établissement de plans aux fins de l'accueil de navires en détresse dans des lieux de refuge. À la suite de cela, les plans en question ont été soumis à la Commission avant le 1^{er} juillet 2003 au lieu du 5 février 2004, délai requis par la directive.

Au nom de la Commission, l'AESM a effectué une évaluation des plans nationaux. La Commission, avec le soutien de l'AESM, a effectué des visites dans les États membres afin d'évaluer les procédures opérationnelles et de collecter les informations pertinentes qui ne figuraient pas dans les plans initiaux.

À la suite de l'élargissement de l'UE, l'AESM, au nom de la Commission, a actualisé les informations relatives à la mise en œuvre et aux mesures opérationnelles en 2005 et en 2006.

Dans l'ensemble, les conclusions étaient positives et indiquaient que les États membres avaient transposé dans leur législation et mis en œuvre les exigences applicables aux lieux de refuge. Certaines inquiétudes ont cependant été soulevées quant à la vitesse et à l'indépendance de la prise de décision, en raison notamment du partage des responsabilités dans certains États membres, de l'absence de coopération formalisée dans de nombreux États côtiers voisins de l'UE et des lacunes constatées dans les mécanismes de compensation existants. Ces points ont été résolus lors de la révision de la directive effectuée dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime, en intégrant les nouveaux articles 20, 20 *bis*, 20 *ter* et 20 *quater*.

En avril 2005, la Commission a soumis au Parlement européen et au Conseil une étude relative aux mesures envisageables à l'échelle de la Communauté pour faciliter le recouvrement ou le remboursement des frais et dommages encourus lors de l'accueil de navires en détresse.

La principale conclusion de l'étude est que les règles en matière de responsabilité et d'indemnisation ne devraient pas avoir pour effet de décourager l'accueil de navires en détresse en entraînant d'importants risques financiers pour l'État côtier. Le cadre juridique existant ne répond pas de manière adéquate à ce critère.

Il a été souligné que la ratification, par tous les États membres côtiers et dans les meilleurs délais, des conventions existantes de l'OMI en matière de responsabilité pour la pollution maritime, notamment la convention HNS, serait une méthode efficace et cohérente avec la politique actuelle de l'UE.

La question des lieux de refuge fera l'objet d'une évaluation plus approfondie par la Commission dans le cadre de la mise en œuvre des nouvelles dispositions de la directive susmentionnée et, plus particulièrement, des plans nationaux établis par les États membres pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance. En vertu du nouvel article 20 *quinquies* de

⁵ Conclusions du Conseil des ministres des transports, des télécommunications et de l'énergie sur l'identification des lieux de refuge, Bruxelles, 5-6 décembre 2002.

la directive, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil, à la fin de l'année 2011 au plus tard, un rapport sur les mécanismes existant au sein des États membres pour l'indemnisation du préjudice économique potentiel subi par un port ou un organisme suite à l'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance.

5. CONCLUSIONS

5.1. Résultats des actions de mise en œuvre

La mise en œuvre de la directive et le développement du système communautaire de suivi du trafic des navires ont commencé en 2002. Ils ont nécessité un travail considérable sur les plans législatif et technique ainsi que des ressources financières substantielles à l'échelle des États membres et de l'UE. Grâce aux efforts déployés, la directive a pu être transposée dans les législations nationales et le système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, SafeSeaNet, est maintenant pleinement établi et opérationnel.

Les rapports des États membres sur la mise en œuvre intégrale de la directive et les rapports d'inspection de l'AESM disponibles viennent renforcer l'impression générale que la directive est, pour l'essentiel, mise en œuvre. La Commission analysera en temps utile les lacunes mineures et constatations d'ordre juridique, technique et opérationnel figurant dans les rapports.

Le système SafeSeaNet permet aux pays qui y participent de bénéficier d'un accès rapide à toutes les informations importantes en ce qui concerne les mouvements des navires dans les eaux européennes, les chargements dangereux ou polluants transportés à bord, tels que du pétrole ou des produits chimiques, et les navires présentant un risque potentiel pour la sécurité de la navigation et l'environnement. Les 22 États membres côtiers, ainsi que la Norvège et l'Islande, sont tous connectés au système central SafeSeaNet via leurs systèmes nationaux.

Selon le rapport de l'AESM sur la qualité des données, des problèmes techniques continuent d'affecter l'échange électronique de données, de sorte que d'autres moyens, tels que le télécopieur, sont toujours utilisés pour communiquer certains types de rapports. Sur les 22 États membres côtiers, 10 États avaient transmis, par voie électronique, les cinq types de rapport requis (escale, hazmat, position du navire - AIS, notifications obligatoires par les navires et rapports d'incidents) au système SafeSeaNet pendant la période de janvier à juin 2010. La plupart des 12 États membres n'ayant pas communiqué l'ensemble des rapports n'avaient pas transmis les rapports d'incidents.

La performance du système SafeSeaNet fait l'objet de discussions au sein du groupe de pilotage de haut niveau SafeSeaNet et du groupe d'experts concerné de l'AESM afin de pallier les quelques manquements non résolus. L'échange intégral des données par voie électronique devait être en place le 30 novembre 2010 au plus tard, suivant la date de transposition de la directive 2009/17/CE modifiant la directive 2002/59/CE, et la Commission évalue actuellement la situation avec l'aide de l'AESM.

5.2. Incidence sur la sécurité maritime, sur l'efficacité du transport maritime et sur la prévention de la pollution

Les informations transmises en temps réel par SafeSeaNet sur les navires et les cargaisons dangereuses dans les eaux européennes ont permis d'améliorer la capacité de prise de décision

des autorités compétentes des États membres, leur coopération et leur capacité de sauvetage et d'intervention rapide.

Dans plusieurs États membres, les tâches relatives à la mise en œuvre de la directive sont accomplies par plus d'une autorité. De manière générale, les autorités compétentes sont les administrations maritimes, les autorités portuaires, les garde-côtes et les autorités chargées de l'environnement. Les États membres ont indiqué que la mise en œuvre de la directive avait permis de renforcer la coopération et l'échange d'informations entre ces différentes autorités nationales.

Les obligations de notifier des informations aux autres États membres et de construire des installations à terre pour recevoir les informations provenant d'un système AIS ont permis d'améliorer la coopération des autorités à l'échelle régionale, comme par exemple dans le cadre des serveurs régionaux AIS.

Selon l'analyse réalisée en 2009 par l'AESM sur les accidents maritimes, le nombre d'accidents survenus dans les eaux de l'Union a considérablement diminué. Le nombre de navires victimes d'accidents dans les eaux de l'UE s'élevait à 626 en 2009 par rapport à 726 en 2007. Le nombre de gens de mer ayant perdu la vie a également diminué pour passer de 82 en 2007 à 52 en 2009. Il n'y a eu aucune marée noire de grande ampleur ces 7 dernières années.

5.3. Évolutions futures

La mise en œuvre du troisième paquet sur la sécurité maritime permettra de continuer à améliorer le suivi du trafic des navires dans les eaux européennes, ainsi que l'échange de données et la coopération entre les autorités maritimes. Le paquet intègre à la législation de l'UE des exigences internationales en ce qui concerne l'utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à distance (LRIT), ainsi que le centre de données européen LRIT; il prévoit également l'utilisation de systèmes AIS à bord des navires de pêche. Parallèlement, les évolutions techniques créent de nouvelles possibilités de poursuivre le développement des systèmes de suivi. L'échange de données conformément au troisième paquet sur la sécurité maritime, notamment la directive 2009/17/CE et la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port⁶, aura une incidence considérable sur le système SafeSeaNet. Les prochaines évolutions de ce dernier amélioreront l'efficacité de l'échange de données et permettront d'élargir les activités de suivi et de renforcer la coopération entre les autorités. Une illustration concrète de ces évolutions est le concept «ceinture bleue» et le projet pilote qui y est associé, qui a reçu le soutien du Conseil des ministres des transports de décembre 2010 et qui vise à faciliter la navigation intra-européenne en simplifiant les formalités administratives. L'élément principal de ce concept est l'utilisation des capacités existantes en matière de suivi du transport maritime, notamment SafeSeaNet.

Dans le cadre de la politique du transport maritime de l'UE, l'initiative «e-Maritime» vise à utiliser des systèmes d'information et de communication avancés, propres à faciliter le travail et les activités commerciales dans le secteur maritime. Cette initiative sera axée sur la promotion de l'interopérabilité des systèmes utilisés par les autorités maritimes, les ports et le

⁶ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

secteur maritime et s'appuiera sur les systèmes existants, le plus central d'entre eux étant SafeSeaNet.

L'initiative intégrée sur la surveillance maritime dans le cadre de la politique maritime intégrée a pour objectif de créer un environnement commun pour le partage d'informations en reliant les communautés d'utilisateurs entre elles, y compris le secteur militaire. Dans le cadre de cette initiative transsectorielle, SafeSeaNet jouera un rôle central en fournissant des données provenant du secteur du transport maritime.