



DIRECTIVE DÉLÉGUÉE (UE) 2025/811 DE LA COMMISSION

du 19 février 2025

modifiant l'annexe I de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les informations à notifier dans le cadre des systèmes de compte rendu des navires

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

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 ⁽¹⁾, et notamment son article 27, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) L'évolution récente du transport de marchandises dangereuses, y compris le pétrole, suscite de vives inquiétudes en raison de conflits géopolitiques qui ont des répercussions sur le transport maritime. En particulier, l'existence de la «flotte fantôme», telle que définie dans la résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui comprend souvent des navires ne respectant pas les normes, présente des risques considérables pour la sécurité maritime et les écosystèmes marins.
- (2) Selon les estimations, le nombre de navires composant la «flotte fantôme» a augmenté de 70 % au cours des dernières années pour atteindre quelque 600 bâtiments. Le fonctionnement opaque de la «flotte fantôme» crée des difficultés, notamment pour établir et vérifier le statut des certificats, y compris les certificats d'assurance. L'augmentation du transport de pétrole par ces navires dangereux et non assurés compromet le respect des normes de sécurité et environnementales en vigueur dans le cadre des instruments élaborés par l'OMI.
- (3) En conséquence, l'augmentation de l'exposition des littoraux des États membres aux dommages environnementaux résultant d'une intensification de l'activité de la «flotte fantôme», qui entraîne un risque accru d'accidents et d'incidents maritimes, est considérée comme une menace inacceptable pour la sécurité de la vie humaine en mer et pour l'environnement.
- (4) Les possibilités juridiques d'imputer la responsabilité d'un incident ou d'obtenir réparation pour celui-ci sont limitées du fait du manque de clarté entourant la propriété des navires et leur couverture d'assurance, ce qui laisse aux États membres concernés et à l'Union européenne la charge de réparer les dommages causés par un déversement potentiel.
- (5) La directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes contient des dispositions concernant la fourniture de la preuve de l'assurance maritime pour tout navire — quel que soit son pavillon — faisant route vers un port d'un État membre de l'UE, ainsi que dans les eaux territoriales des États membres de l'UE, sans préjudice des exigences du droit international. Elle ne couvre toutefois pas les navires en transit.
- (6) En vertu de l'article 5 de la directive 2002/59/CE, tous les navires entrant dans la zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des navires d'un ou de plusieurs États membres de l'UE doivent respecter ce système en ce qui concerne la notification des informations requises. Au titre de l'article 16, en outre, tout navire qui ne fournit pas la preuve, ou ne dispose pas, de certificats d'assurance ou de garanties financières conformément aux règles internationales ou de l'UE est considéré comme présentant un danger potentiel pour le transport maritime ou une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement.
- (7) Les exigences existantes ne couvrent pas de manière adéquate les situations dans lesquelles des navires, quel que soit leur pavillon, naviguent le long des côtes des États membres, en transit, mais ne pénètrent dans aucun port d'un État membre. Ces situations doivent être prises en considération.

⁽¹⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>.

⁽²⁾ Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 128, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj>).

- (8) Les évolutions récentes au niveau international soulignent la nécessité de prendre des mesures fortes pour faire face aux risques présentés par les navires non assurés et dangereux. La résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI (décembre 2023) demande instamment que des mesures soient prises pour prévenir les opérations illégales menées dans le secteur maritime par les navires «non déclarés» ou «fantômes». Les lignes directrices révisées du comité juridique de l'OMI (LEG.1/Circ.16, juin 2024) fixent des normes actualisées pour la reconnaissance des certificats d'assurance de responsabilité civile et la validation des fournisseurs de garanties financières, y compris les clubs de protection et d'indemnisation (clubs P&I), tandis que les résolutions de l'Assemblée du Fonds 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire (résolutions n° 14 et n° 6, respectivement, de novembre 2024) renforcent le régime international de responsabilité et d'indemnisation établi en vertu de la convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC), de la convention de 1992 sur le Fonds et du protocole relatif au fonds complémentaire. Pour garantir l'harmonisation avec ces normes internationales et lutter efficacement contre les risques émergents, il est nécessaire de mettre à jour la directive 2002/59/CE de façon à tenir compte de ces évolutions.
- (9) Afin de renforcer la sécurité maritime/la préparation en cas de pollution et de permettre aux États côtiers de suivre efficacement le trafic des navires, en particulier les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes telles que des hydrocarbures, l'OMI a mis en place plusieurs systèmes de compte rendu obligatoire des navires. Ces systèmes sont conçus pour faciliter l'échange d'informations essentielles relatives aux mouvements des navires et des cargaisons, permettant aux autorités compétentes d'être rapidement informées. Dans l'Union, ces informations sont transmises par l'intermédiaire des systèmes nationaux de compte rendu connectés au système d'échange d'informations maritimes de l'Union, SafeSeaNet. Dans son annexe I, point 4, la directive 2002/59/CE décrit le type d'informations que les navires doivent fournir aux autorités via les systèmes de compte rendu applicables. Afin de répondre à l'évolution des besoins opérationnels et de sécurité, il est nécessaire de modifier cette annexe afin d'y inclure de nouvelles informations, plus précisément celles concernant les certificats d'assurance, considérées comme déterminantes pour garantir la sécurité maritime, la protection de l'environnement et une réaction efficace aux situations d'urgence.
- (10) Il convient dès lors de modifier la directive 2002/59/CE en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

À l'annexe I, point 4, de la directive 2002/59/CE, le point 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,
- un ou plusieurs certificats d'assurance délivrés par le fournisseur d'assurance et gardés à bord du navire, attestant de l'existence d'une assurance pour les créances maritimes conformément à l'article 4 de la directive 2009/20/CE, ainsi que des certificats de responsabilité civile délivrés conformément à:
 - la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée (convention de 1992 sur la responsabilité civile),
 - la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute), et
 - la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 (convention de Nairobi de 2007).».

Article 2

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard dans un délai de 6 (six) mois, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à partir du jour suivant celui de leur adoption.

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

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

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 19 février 2025.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN