



IMO-OMI



UNEP-PNUE

REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY
RESPONSE CENTRE FOR THE MEDITERRANEAN SEA (REMPEC)

CENTRE REGIONAL MEDITERRANEEN POUR L'INTERVENTION
D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)

MEDITERRANEAN ACTION PLAN
PLAN D'ACTION POUR LA MEDITERRANEE



8^{ème} réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

REMPEC/WG.28/12
18 avril 2007

Malte, 7-11 mai 2007

Original: anglais

Point 12 de l'ordre du jour

Projet de AIS régional (Système d'identification automatique)

Document soumis par l'Italie

Description de la zone concernée

1. Mer Méditerranée (surface : 2,51 millions de km²). Frontières : océan Atlantique à l'Ouest au travers du détroit de Gibraltar, mer de Marmara et mer Noire à l'Est au travers des détroits du Bosphore et des Dardanelles (La mer de Marmara est généralement considérée comme faisant partie de la mer Méditerranée).

Réglementation en vigueur

2. Les systèmes de contrôle du trafic maritime bénéficient d'un cadre légal international au travers de la « Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer » (SOLAS 74), adoptée à Londres, et de la Directive européenne 2002/59/CE (entrée en vigueur en Italie suite au décret législatif n°196/2005).

3. La Garde-côte italienne est chargée de contrôler le système et, grâce à l'importante connaissance qu'elle possède sur le trafic maritime et portuaire (arrivée et départ des navires, chargement et déchargement de produits dangereux, mouvement et placement de la cargaison sur le navire et dans les zones portuaires, gestion des mouvements des navires dans les zones portuaires, travail effectué dans le port, pilotage, ancrage, remorquage), elle peut interagir efficacement avec l'intégralité du système.

Considérations sur l'environnement marin

4. Tenant compte du fait que la mer Méditerranée est une mer semi-fermée, le rejet de toute substance nocive ou polluante peut causer des dommages sérieux à l'environnement. Le *Système d'Identification Automatique* (SIA) est un bon outil permettant de prendre en charge rapidement les urgences environnementales.

Système en vigueur

5. Le SIA est un système d'identification automatique, indépendant et fonctionnant de manière continue. Il utilise la bande de fréquences des services radios maritimes, afin d'éviter les collisions entre les navires et de superviser les unités navales dans les zones VTS. Il donne une vue plus détaillée du trafic maritime dans les zones côtières et les ports et permet l'identification et le suivi des produits dangereux sur les navires afin de renforcer la protection contre les dangers associés à de tels produits. Il peut également transmettre un grand nombre d'informations relatives à un navire spécifique (code d'identification, position, vitesse et direction, dimensions ou type de navire, chargement à bord) aux autres navires ou aux stations terrestres.

6. L'obligation d'avoir un Centre régional pour le contrôle du trafic maritime est établie par la directive 2002/59/CE, qui mandate les Etats membres et la Commission européenne afin de coopérer avec les pays tiers pour la réalisation des objectifs de l'Union européenne.

7. La résolution MSC.74 (69) de l'OMI requiert que le système SIA opère comme un moyen d'éviter les collisions entre navires, et comme un outil utile pour les Etats afin d'obtenir des informations sur les navires en mer et près des côtes, comme un outil utile du VTS afin d'informatiser l'identification des spectres radars et des communications vocales. La règle V/19 de la Convention SOLAS établit la présence obligatoire d'un système SIA sur les navires d'une jauge brute supérieure à 300 effectuant des trajets internationaux et sur les navires d'une jauge brute supérieure à 500 effectuant des trajets nationaux, et doit entrer en vigueur courant 2008 (selon le type de navires et leur jauge brute). Le but principal de cette démarche est d'équiper les navires, qui par leurs dimensions ou leur utilisation peuvent causer des dommages à la sécurité et à l'environnement maritime, avec un système SIA, aussi rapidement que possible. Peu d'unités navales ne sont pas sujettes à la Convention SOLAS et les administrations concernées doivent déterminer quelles sont les fonctionnalités des systèmes SIA qui devraient être étendues aux navires de jauge brute inférieure à 300, indépendamment de leurs trajets, aux navires de jauge brute inférieure à 500, n'effectuant pas de voyage international et aux navires de pêche.

8. Certains Etats membres de la mer Baltique et de la mer de Barents ont pris des initiatives spécifiques pour échanger des données entre leurs systèmes nationaux de contrôle du trafic maritime. A ce jour, l'expérience la plus significative a été établie dans la mer Baltique et concerne le Danemark, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Finlande, l'Allemagne, la Pologne, la Russie et la Suède (Accord d'Helsinki). Elle a récemment été étendue à la mer du Nord et à la Manche.

9. En Europe, le SIA a ouvert la voie à un programme important de contrôle du trafic maritime et a rendu disponible les informations nécessaires. Ce système permet le développement de Centres de contrôle virtuel (avoir la même image du trafic sans créer de centre opérationnel), donnant des résultats positifs : partager, en temps réel, entre différentes stations locales, la même vue générale du trafic maritime (navires équipés du SIA naviguant dans une zone déterminée) et travailler sur les statistiques et les bases de données relatives au trafic dans une zone spécifique en vue d'évaluer les risques et d'adopter les mesures de sécurité adéquates.

10. Le programme de SIA de la Garde-côte italienne planifie un développement en 3 différentes phases (les phases 1 et 2 ont déjà été réalisées) : 1) acquisition de 40 stations locales couvrant l'intégralité de la zone maritime nationale ; 2) acquisition d'un système centralisé pour les stations locales, afin que l'image du trafic maritime soit donnée de façon uniformisée ; 3) acquisition d'un système de corrélation des spectres radars et du SIA, afin d'obtenir une vue complète du trafic maritime national ainsi que l'identification des navires soumis à la Convention SOLAS. L'Italie, vu sa position géographique et ses activités en cours, s'est proposée afin d'accueillir le **Centre régional méditerranéen pour la gestion du trafic maritime.**

11. La création d'une Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), ainsi que l'adoption de la réglementation communautaire liée à l'accident de l'*Erika*, ont facilité le processus, qui bénéficie même de l'appui de l'industrie nationale qui a réalisé des projets dans la lignée de ceux qui sont en cours dans le nord de l'Europe. Durant l'atelier de travail européen organisé par l'AESM le 8 mai 2006 à Bruxelles, la candidature de l'Italie pour l'accueil du Centre régional méditerranéen a été annoncée pour la première fois. La proposition, soutenue par l'AESM, a également reçu le soutien de la France, de l'Espagne, du Portugal, de Malte, de la Croatie, de la Grèce, de la Bulgarie, de la Roumaine, de la Turquie et de Chypre.

12. Le 11 octobre 2006, le REMPEC a organisé, à Trieste, en collaboration avec la Garde-côte italienne, une journée d'information sur les systèmes informatisés de surveillance du trafic maritime (VTMIS), à laquelle ont participé 16 pays méditerranéens. Ce projet a pour but d'améliorer la sécurité ainsi que la protection de l'environnement marin en mer Méditerranée. Les Etats participants se sont mis d'accord sur la nécessité d'appliquer les lois internationales et ont reconnu que l'Italie est un lieu adéquat (aux vues de son organisation en terme de sécurité maritime et de par sa position géographique) pour l'établissement du Centre régional méditerranéen mentionné ci-dessus.

Mesures proposées

13. Les objectifs du REMPEC, définis dans la « Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires » (Annexe 2 – Section 10) consistent à améliorer le contrôle du trafic maritime par la mise en œuvre des activités suivantes : 1) identification, d'ici 2010, des zones de la Méditerranée où le contrôle du trafic maritime serait amélioré par la création d'une autorité basée sur l'utilisation du SIA (et du VTS) ; 2) renforcer, d'ici 2010, la coopération internationale et l'échange de données entre les centres VTS ; 3) négociation, d'ici 2014, d'une aide financière pour la mise en place de l'autorité. L'Italie, qui est en complète adéquation avec la directive 2002/59/CE, a ouvert la voie pour la mise en œuvre d'un système centralisé auquel chaque système SIA national des Etats méditerranéens pourrait se connecter pour échanger des données, afin de faciliter la création d'un système régional (qui pourrait être élargi, sous l'article 9 de la directive européenne n°2002/59/CE, afin de permettre aux autres Etats méditerranéens de participer au système). Pour toutes les raisons mentionnées ci-dessus, **l'Italie souhaite confirmer sa candidature pour accueillir le Centre régional méditerranéen pour le contrôle du trafic maritime.**

14. Afin de permettre la plus large implication possible des Etats non européens, l'Italie pourrait avoir le même rôle de coordination et d'échange mutuel des données SIA avec les autres pays méditerranéens, et pourrait mettre en place des projets de coopération (dans le cadre du projet INTERREG) afin de soutenir, d'un point de vue technique, tous les Etats qui adhéreraient à l'initiative, souhaitant renforcer leurs capacités nationales en termes de sécurité et de réglementation maritime.

La réunion des Correspondants est invitée à prendre note des informations contenues dans ce document et à faire les commentaires appropriés.