

**POSITION COMMUNE (CE) n° 15/2002****arrêtée par le Conseil le 19 décembre 2001****en vue de l'adoption de la directive 2002/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... 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**

(2002/C 58 E/03)

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

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

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

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

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission, dans sa communication du 24 février 1993 pour une politique commune de la sécurité maritime, mentionnait parmi les objectifs à atteindre au niveau communautaire l'instauration d'un système d'information obligatoire grâce auquel les États membres auraient rapidement accès à toutes les informations importantes concernant les mouvements de navires transportant des matières dangereuses ou polluantes et la nature précise de leur cargaison.
- (2) La directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes <sup>(5)</sup> a établi un système d'information des autorités compétentes sur les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes à destination des ports de la Communauté ou en sortant, ainsi que sur les incidents survenus en mer. Ladite directive prévoit que la Commission présente de nouvelles propositions visant à mettre en place un système de notification plus complet pour la Communauté, et pouvant également viser les navires transitant le long des côtes des États membres.

<sup>(1)</sup> JO C 120 E du 24.4.2001, p. 67.

<sup>(2)</sup> JO C 221 du 7.8.2001, p. 54.

<sup>(3)</sup> JO C 357 du 14.12.2001, p. 1.

<sup>(4)</sup> Avis du Parlement européen du 14 juin 2001 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 19 décembre 2001 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(5)</sup> JO L 247 du 5.10.1993, p. 19. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/74/CE de la Commission (JO L 276 du 13.10.1998, p. 7).

- (3) La résolution du Conseil du 8 juin 1993 sur une politique commune de la sécurité maritime <sup>(6)</sup> a convenu que les principaux objectifs de l'action communautaire comportent notamment l'adoption d'un système plus complet d'information.

- (4) La mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information devrait contribuer à prévenir les accidents et les pollutions en mer, et à minimiser leurs conséquences sur le milieu marin et côtier, l'économie et la santé des populations locales. L'efficacité du trafic maritime, et en particulier de la gestion des escales des navires dans les ports, dépend également de préavis d'arrivée donnés suffisamment longtemps à l'avance par les navires.

- (5) Plusieurs systèmes de comptes rendus obligatoires de navires ont été mis en place le long des côtes européennes, en conformité avec les règles pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Il convient de s'assurer que les navires se conforment aux exigences de signalement en vigueur dans le cadre de ces systèmes.

- (6) Des services de trafic maritime et des systèmes d'organisation du trafic ont également été établis et jouent un rôle important pour la prévention des accidents et des pollutions dans certaines zones maritimes encombrées ou dangereuses pour la navigation. Il est nécessaire que les navires utilisent les services de trafic maritime et se conforment aux règles applicables aux systèmes d'organisation du trafic approuvés par l'OMI.

- (7) Des progrès technologiques essentiels ont été réalisés dans le domaine des équipements de bord, qui permettent une identification automatique des navires (systèmes AIS) en vue d'un suivi renforcé des navires, ainsi que l'enregistrement des données du voyage (systèmes VDR ou «boîtes noires») afin de faciliter les enquêtes après accident. Compte tenu de leur importance dans le cadre de l'élaboration d'une politique de prévention des accidents maritimes, il convient que ces équipements soient rendus obligatoires à bord des navires effectuant des voyages nationaux ou internationaux et faisant escale dans des ports de la Communauté. Les données fournies par un système VDR peuvent être utilisées à la fois après un accident pour enquêter sur les causes de celui-ci et à titre préventif pour tirer les enseignements nécessaires de ce type de situations. Les États membres devraient encourager l'utilisation des données de ce type à ces deux fins.

<sup>(6)</sup> JO C 271 du 7.10.1993, p. 1.

- (8) Les États membres devraient veiller à ce que les centres côtiers des autorités compétentes disposent non seulement des équipements techniques appropriés mais aussi d'un personnel suffisant et dûment qualifié.
- (9) La connaissance précise des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord des navires, ainsi que d'autres informations pertinentes du point de vue de la sécurité, telles que celles relatives à des incidents de navigation, est un élément essentiel pour la préparation et l'efficacité des opérations d'intervention en cas de pollution ou de risque de pollution en mer. Les navires en provenance ou à destination de ports d'États membres doivent notifier ces informations aux autorités compétentes ou aux autorités portuaires de ces États membres.
- (10) En vue d'alléger et d'accélérer la transmission et l'exploitation des informations, parfois volumineuses, relatives à la cargaison, il convient que lesdites informations soient transmises par voie électronique, lorsque c'est possible, à l'autorité compétente ou à l'autorité portuaire concernée. Pour les mêmes raisons, les échanges d'information entre les autorités compétentes des États membres devraient s'effectuer par voie électronique.
- (11) Les services réguliers effectués entre deux États ou plus, dont l'un au moins est un État membre, doivent pouvoir être exemptés des exigences de notification à chaque voyage, lorsque les compagnies concernées ont mis en place, à la satisfaction des États membres, des procédures internes qui garantissent la transmission sans délai à l'autorité compétente des informations prévues par la présente directive.
- (12) Certains navires présentent, en raison de leur comportement ou de leur état, des risques potentiels pour la sécurité de la navigation et l'environnement. Les États membres devraient accorder une attention particulière au suivi de ces navires, prendre les mesures appropriées, pour éviter toute aggravation des risques qu'ils présentent, et transmettre les informations pertinentes dont ils disposent sur ces navires aux autres États membres concernés. Lesdites mesures appropriées pourraient être des mesures prévues dans le cadre du contrôle par l'État du port.
- (13) Les États membres doivent se prémunir contre les risques pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes et le milieu marin et côtier créés par les incidents, les accidents ou certaines autres situations en mer et la présence de nappes polluantes ou de colis dérivant en mer. À cette fin, les capitaines de navires naviguant dans la zone de recherche et de sauvetage, la zone économique exclusive ou une zone équivalente des États membres devraient signaler de tels événements aux autorités côtières, en fournissant toutes les informations appropriées. Compte tenu des particularités de leur situation, les États membres devraient avoir la liberté de déterminer laquelle des zones géographiques susmentionnées devrait être couverte par l'obligation de notification.
- (14) En cas d'incident ou d'accident en mer, la coopération pleine et entière des parties impliquées dans le transport contribue de manière significative à l'efficacité des interventions des autorités compétentes.
- (15) Lorsqu'un État membre estime, sur la base des prévisions concernant l'état de la mer ou les conditions météorologiques fournies par un service d'information météorologique qualifié, que les conditions météorologiques et l'état de la mer exceptionnellement défavorables créent un risque grave pour la sécurité de la vie humaine ou un risque grave de pollution, il peut prendre toute mesure appropriée, pouvant inclure l'interdiction de quitter le port, jusqu'au retour à une situation normale. En cas de risque pour la sécurité ou de risque de pollution, il peut recommander aux navires de ne pas quitter les ports. Si le capitaine choisit de quitter le port, il le fait en tout état de cause sous sa propre responsabilité.
- (16) L'absence de lieu de refuge peut avoir de graves conséquences en cas d'accident en mer. Il convient, par conséquent, que les États membres établissent des plans pour permettre, si la situation l'exige, l'accueil de navires en détresse dans les meilleures conditions possibles.
- (17) Il est nécessaire de mettre en place un cadre de coopération entre les États membres et la Commission afin d'améliorer la mise en œuvre du système de suivi et d'information sur le trafic maritime, en établissant les liens de communication adéquats entre les autorités compétentes et les ports des États membres. En outre, la couverture du système d'identification et de suivi des navires doit être complétée dans les zones maritimes de la Communauté où elle est insuffisante. Par ailleurs, des centres de gestion des informations devraient être créés dans les régions maritimes de la Communauté afin de faciliter l'échange ou la mise en commun de données utiles en relation avec le suivi du trafic et la mise en œuvre de la présente directive. Les États membres et la Commission devraient aussi s'efforcer de coopérer avec les pays tiers pour atteindre ces objectifs.
- (18) L'efficacité de la présente directive dépend grandement d'un contrôle strict par les États membres de sa mise en œuvre. À cette fin, les États membres doivent procéder régulièrement à des inspections appropriées ou à toute autre action requise pour s'assurer que les liens de communication établis pour les besoins de la présente directive fonctionnent de manière satisfaisante. Un régime de sanctions devrait également être mis en place pour garantir le respect par les parties concernées des exigences de notification ou d'import d'équipements prévues par la présente directive.
- (19) 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 <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(20) Certaines dispositions de la présente directive peuvent être modifiées selon la procédure prévue par ladite décision, afin de tenir compte de l'évolution des instruments communautaires et internationaux et de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la présente directive, pour autant que ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de cette dernière. Des rapports dûment établis par les États membres sur la mise en œuvre de la présente directive constituent un outil utile, pour permettre à la Commission d'évaluer l'expérience acquise dans le cadre de cette mise en œuvre.

(21) Les dispositions de la directive 93/75/CEE devraient être renforcées, étendues et modifiées de manière significative par la présente directive. En conséquence, il y a lieu d'abroger la directive 93/75/CEE.

(22) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article premier

##### Objet

L'objectif de la présente directive est d'instituer dans la Communauté un système de suivi du trafic des navires et d'information 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.

Les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que les capitaines, exploitants ou agents de navires, ainsi que les chargeurs ou les propriétaires de marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord de ces navires, satisfassent aux exigences prévues par la présente directive.

#### Article 2

##### Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, sauf disposition contraire.
2. La présente directive ne s'applique pas:
  - a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État 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 de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

#### Article 3

##### Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «instruments internationaux pertinents», les instruments suivants:
  - «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 règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, de l'OMI,
  - «recueil BC»: le recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac, de l'OMI,
  - «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 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»;

- 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 ou 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;
- 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 IGC,
  - 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 IGC;
- 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 États membres pour recevoir et mettre à disposition les informations notifiées en vertu de la présente directive;
- l) «autorité portuaire»: l'autorité ou le service compétent désigné par les États membres pour chaque port pour recevoir et mettre à disposition les informations notifiées en vertu de la présente directive;
- m) «lieu de refuge»: un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée, désigné par un État membre 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 États membres en vertu de la présente directive;
- 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'accident; 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 sur les accidents et les incidents maritimes, de l'OMI.

## TITRE I

## SIGNALEMENT ET SUIVI DES NAVIRES

## Article 4

**Notification préalable à l'entrée dans les ports des États membres**

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

- a) au moins vingt-quatre 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 vingt-quatre 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 la Communauté et faisant route vers un port d'un État membre qui transportent des marchandises dangereuses ou polluantes satisfont aux obligations en matière de notification prévues à l'article 13.

#### Article 5

##### **Suivi des navires pénétrant dans la zone couverte par des systèmes de comptes rendus obligatoires des navires**

1. L'État membre concerné assure un suivi et prend toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que tous les navires pénétrant dans la zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des navires, adopté par l'OMI conformément à la règle 11 du chapitre V de la convention SOLAS et exploité par un ou plusieurs États, dont l'un au moins est un État membre, conformément aux directives et aux critères pertinents mis au point par l'OMI, se conforment à ce système en rendant compte des informations requises, sans préjudice des informations supplémentaires requises par un État membre conformément à la résolution A.851 (20) de l'OMI.

2. Lorsqu'il soumet à l'OMI pour adoption un nouveau système de compte rendu obligatoire des navires ou une proposition visant à modifier un système de compte rendu existant, un État membre inclut au minimum dans sa proposition les informations visées à l'annexe I, point 4.

#### Article 6

##### **Utilisation de systèmes d'identification automatique**

1. Tout navire faisant escale dans un port d'un État membre doit être équipé, suivant le calendrier figurant à l'annexe II, point I, 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.

#### Article 7

##### **Utilisation des systèmes d'organisation du trafic**

1. Les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que tous les navires pénétrant dans la zone couverte par un système d'organisation du trafic obligatoire adopté par l'OMI conformément à la règle 10 du chapitre V de la convention SOLAS et exploité par un ou plusieurs États, dont l'un au moins est un État membre, utilisent le système conformément aux directives et aux critères pertinents mis au point par l'OMI.

2. Lorsqu'ils appliquent, sous leur responsabilité, un système d'organisation du trafic qui n'a pas été adopté par l'OMI, les États membres tiennent compte, dans la mesure du possible, des directives et des critères mis au point par l'OMI et diffusent

toutes les informations nécessaires à l'utilisation sûre et efficace du système d'organisation du trafic.

#### Article 8

##### **Suivi du respect par les navires des services de trafic maritime**

Les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que:

- a) les navires pénétrant dans la zone d'applicabilité d'un STM exploité par un ou plusieurs États, dont l'un au moins est un État membre, dans leurs eaux territoriales et basé sur les directives mises au point par l'OMI, participent à ce STM et se conforment à ses règles;
- b) les navires battant pavillon d'un État membre ou les navires faisant route vers un port d'un État membre et pénétrant dans la zone d'applicabilité de ce STM, en dehors des eaux territoriales d'un État membre, et basé sur les directives mises au point par l'OMI, se conforment aux règles de ce STM;
- c) les navires battant pavillon d'un État tiers et ne faisant pas route vers un port d'un État membre qui pénètrent dans une zone couverte par un STM en dehors des eaux territoriales d'un État membre suivent, pour autant que possible, les règles de ce STM. Les États membres devraient signaler à l'État du pavillon concerné tout manquement grave apparent à ces règles dans une zone couverte par un STM.

#### Article 9

##### **Infrastructure des systèmes de comptes rendus des navires, des systèmes d'organisation du trafic et des services de trafic maritime**

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour se doter progressivement, dans des délais compatibles avec le calendrier visé à l'annexe II, point I, des équipements et des installations à terre appropriés pour recevoir et exploiter les informations provenant d'un AIS en tenant compte d'une portée nécessaire pour la transmission des comptes rendus.

2. Le processus de mise en place de tous les équipements et les installations à terre nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive est mené à bien d'ici la fin de 2007. Les États membres veillent à ce que les équipements appropriés pour relayer les informations et procéder à leur échange entre les systèmes nationaux des États membres soient opérationnels un an après au plus tard.

3. Les États membres veillent à ce que les centres côtiers chargés de contrôler le respect des services de trafic maritime et des systèmes d'organisation du trafic disposent d'un personnel suffisant et dûment qualifié ainsi que de moyens appropriés de communication et de suivi des navires et à ce qu'ils fonctionnent conformément aux directives pertinentes de l'OMI.

## Article 10

**Systèmes d'enregistreurs des données du voyage**

1. Les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que les navires faisant escale dans un port d'un État membre soient pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage (VDR) conformément aux modalités décrites à l'annexe II, point II. Les exemptions accordées, le cas échéant, aux transbordeurs rouliers ou aux engins à passagers à grande vitesse en vertu de l'article 4, paragraphe 1, point d), de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse <sup>(1)</sup>, prennent fin le ... <sup>(\*)</sup>.

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

## Article 11

**Enquête sur les accidents**

Sans préjudice de l'article 12 de la directive 1999/35/CE, les États membres satisfont aux dispositions du code d'enquête sur les accidents et les incidents maritimes de l'OMI lorsqu'ils procèdent à une enquête sur un accident ou un incident maritime impliquant un navire visé par la présente directive. Les États membres coopèrent aux enquêtes sur des accidents et des incidents maritimes impliquant des navires battant leur pavillon.

## TITRE II

**NOTIFICATION DES MARCHANDISES DANGEREUSES OU POLLUANTES À BORD DES NAVIRES (HAZMAT)**

## Article 12

**Obligations incombant au chargeur**

Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire, quelles que soient ses dimensions, dans un port d'un État membre que si le capitaine ou l'exploitant a reçu une déclaration mentionnant les informations énumérées à l'annexe I, point 2.

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

<sup>(1)</sup> JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

<sup>(\*)</sup> Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

## Article 13

**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 État 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 État 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 la Communauté et faisant route vers un port d'un État membre ou devant mouiller dans les eaux territoriales d'un État membre notifie les informations visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente de l'État 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 disponible au moment du départ.

3. Les États membres peuvent mettre en place une procédure autorisant l'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire visé aux paragraphes 1 et 2 à notifier les informations énumérées à l'annexe I, point 3, à l'autorité portuaire du port de départ ou de destination dans la Communauté, selon le cas.

La procédure mise en place doit garantir l'accès de l'autorité compétente aux informations visées à l'annexe I, point 3, à tout moment en cas de besoin. À cette fin, l'autorité portuaire concernée conserve les informations énumérées à l'annexe I, point 3, pendant une durée suffisante pour permettre leur utilisation en cas d'incident ou d'accident en mer. L'autorité portuaire prend les mesures nécessaires pour fournir lesdites informations sans délai à l'autorité compétente, sur sa demande, 24 heures sur 24, par voie électronique.

4. 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.

Les informations doivent être transmises par voie électronique lorsque c'est possible. Pour l'échange de messages électroniques, il y a lieu d'utiliser la syntaxe et les procédures prévues à l'annexe III.

## Article 14

**Échange informatisé de données entre États membres**

Les États membres coopèrent en vue d'assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des systèmes nationaux utilisés pour gérer les informations visées à l'annexe I.

Les systèmes de communication mis en place pour l'application du premier alinéa doivent comporter les caractéristiques suivantes:

- a) l'échange de données doit être effectué par voie électronique, et doit permettre la réception et le traitement de messages notifiés conformément à l'article 13;
- b) le système doit permettre la transmission des informations 24 heures sur 24;
- c) chaque État membre doit être en mesure de transmettre sans délai à l'autorité compétente d'un autre État membre qui en fait la demande les informations concernant le navire et les marchandises dangereuses ou polluantes se trouvant à bord.

#### Article 15

##### Exemptions

1. Les États membres peuvent exempter les services réguliers effectués entre des ports situés sur leur territoire de l'exigence prévue à l'article 13 lorsque les conditions suivantes sont réunies:

- a) la compagnie exploitant les services réguliers visés ci-dessus 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 énumérées à l'annexe I, point 3, sont tenues à la disposition de l'autorité compétente à sa demande. La compagnie doit établir un système interne qui garantit la transmission, sans délai après en avoir reçu la demande, desdites informations à l'autorité compétente 24 heures sur 24, par voie électronique conformément à l'article 13, paragraphe 4.

2. Lorsqu'un service régulier international est exploité entre deux États ou plus, dont l'un au moins est un État membre, chacun des États membres concernés peut demander aux autres États membres qu'une exemption soit accordée pour 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 prévues au paragraphe 1.

3. Les États membres vérifient périodiquement que les conditions prévues 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 privilège de l'exemption à la compagnie concernée.

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

#### TITRE III

### SUIVI DES NAVIRES À RISQUE ET INTERVENTION EN CAS D'INCIDENTS ET ACCIDENTS EN MER

#### Article 16

##### Transmission d'informations concernant certains navires

1. Les navires répondant aux critères mentionnés ci-dessous sont considérés comme navires présentant un risque potentiel pour la navigation ou une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement:

- a) les navires qui, au cours de leur voyage:
  - ont été victimes d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 17, ou
  - ont enfreint des exigences de notification et de rapport prévues par la présente directive, ou
  - ont enfreint les règles applicables dans les systèmes d'organisation du trafic et les STM placés sous la responsabilité d'un État membre;
- b) les navires au sujet desquels existent des preuves ou des présomptions de rejets volontaires d'hydrocarbures ou d'autres infractions à la convention MARPOL dans les eaux relevant de la juridiction d'un État membre;
- c) les navires ayant fait l'objet d'un refus d'accès dans les ports des États membres ou d'un rapport ou d'une notification d'un État membre conformément à l'annexe I, point 1, de la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) <sup>(1)</sup>.

2. Les centres côtiers qui détiennent des informations pertinentes sur les navires visés au paragraphe 1 les communiquent aux centres côtiers concernés des autres États membres situés sur la route prévue par le navire.

3. Les États membres veillent à ce que les informations qui leur sont communiquées au titre du paragraphe 2 soient transmises aux autorités portuaires et/ou à toute autre autorité désignée par l'État membre. Dans les limites des effectifs dont ils disposent, les États membres procèdent à toute inspection ou vérification appropriée dans leurs ports, de leur propre initiative ou à la demande d'un autre État membre, sans préjudice de toute obligation relevant du contrôle par l'État du port. Ils informent tous les États membres concernés des résultats de l'action entreprise.

<sup>(1)</sup> JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/97/CE de la Commission (JO L 331 du 23.12.1999, p. 67).

*Article 17***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, les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures appropriées pour veiller à ce que le capitaine d'un navire naviguant dans leur zone de recherche et de sauvetage, leur zone économique exclusive ou une zone équivalente 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 les défauts dans la coque ou défaillances 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 État 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 des 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.

*Article 18***Mesures en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables**

1. Si un État membre estime, lorsque les conditions météorologiques et l'état de la mer sont exceptionnellement défavorables, que:

- a) un navire particulier est susceptible de créer un risque grave pour la sécurité de la vie humaine en mer ou un risque grave de pollution de ses zones maritimes ou côtières, ou des zones maritimes ou côtières d'autres États, il peut prendre toute mesure appropriée, pouvant inclure l'interdiction de quitter le port, jusqu'à ce qu'il ait été établi qu'il n'existe plus de risque pour la vie humaine et/ou l'environnement;
- b) le départ des navires peut créer un risque pour la sécurité ou un risque de pollution, il peut recommander aux navires de ne pas quitter les ports situés dans les zones touchées.

2. Le capitaine informe la compagnie des mesures appropriées ou des recommandations visées au paragraphe 1. Celles-ci ne préjugent cependant pas la décision du capitaine prise sur la base de son appréciation de professionnel conformément à la convention SOLAS.

3. Les mesures appropriées ou les recommandations, visées au paragraphe 1, sont fondées sur des prévisions concernant l'état de la mer et les conditions météorologiques fournies par un service d'information météorologique qualifié, reconnu par l'État membre.

*Article 19***Mesures relatives aux incidents ou accidents en mer**

1. En cas d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 17, les États 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.

L'annexe IV contient une liste non exhaustive des mesures que les États membres peuvent prendre en application du présent article.

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.

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 17, 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.

*Article 20***Lieux de refuge**

Après avoir consulté les parties concernées et en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI, les États membres établissent des plans en vue d'accueillir des navires en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction. Ces plans comportent les dispositions et les procédures nécessaires tenant compte des contraintes opérationnelles et environnementales, afin de garantir que les navires en détresse puissent se rendre immédiatement dans un lieu de refuge, sous réserve de l'autorisation de l'autorité compétente. Les plans peuvent comporter des dispositions prévoyant la mise à disposition de remorqueurs et d'installations de réparation navale.

Les plans pour l'accueil des navires en détresse sont rendus disponibles sur demande. Les États membres informent la Commission des mesures prises en application du premier alinéa.

*Article 21***Information des parties concernées**

1. Au besoin, le centre côtier compétent de l'État membre concerné signale par radio dans les secteurs concernés tout incident ou accident notifié conformément à l'article 17, paragraphe 1, et informe de la présence de tout navire qui constitue une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement.

2. Les autorités compétentes détenant les informations notifiées conformément aux articles 13 et 17 prennent les mesures appropriées pour fournir à tout moment lesdites informations à la demande, pour raisons de sécurité, de l'autorité compétente d'un autre État membre.

3. Tout État membre dont les autorités compétentes sont informées, en vertu de la présente directive ou d'une autre manière, de faits entraînant ou accroissant, pour un autre État membre, le risque de voir mises en danger certaines zones maritimes et côtières prend les mesures appropriées pour en informer tout État membre intéressé aussitôt que possible et le consulter sur les actions envisagées. Le cas échéant, les États membres coopèrent en vue d'arrêter en commun les modalités d'une action commune.

Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que les rapports que les navires sont tenus de lui transmettre en application de l'article 17 soient pleinement exploités.

**TITRE IV****MESURES D'ACCOMPAGNEMENT***Article 22***Désignation et publication de la liste des organismes compétents**

1. Chaque État membre désigne les autorités compétentes, les autorités portuaires et les centres côtiers à qui les notifications prévues par la présente directive doivent être adressées.

2. Chaque État membre assure une information appropriée du secteur maritime, notamment au travers des publications nautiques, sur les autorités et les centres désignés en application du paragraphe 1, y inclus, le cas échéant, leur zone de compétence géographique, ainsi que sur les procédures établies pour la notification des informations prévues par la présente directive, et met à jour régulièrement cette information.

3. Les États membres communiquent à la Commission la liste des autorités et des centres désignés en application du paragraphe 1, ainsi que toute mise à jour de cette liste.

*Article 23***Coopération entre les États membres et la Commission**

Les États membres et la Commission coopèrent à la réalisation des objectifs suivants:

- a) optimiser l'utilisation des informations notifiées en vertu de la présente directive, notamment en développant des liaisons télématiques appropriées entre les centres côtiers et les autorités portuaires en vue de l'échange de données relatives aux mouvements et aux prévisions d'arrivée des navires dans les ports, ainsi qu'à leur cargaison;
- b) développer et renforcer l'efficacité des liaisons télématiques entre les centres côtiers des États membres en vue d'améliorer la connaissance du trafic et le suivi des navires en transit, d'harmoniser et, dans la mesure du possible, d'alléger les comptes rendus exigés des navires en route;
- 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. À cette fin, les États membres et la Commission coopèrent pour mettre en place, le cas échéant, des systèmes de comptes rendus obligatoires, des services de trafic maritime obligatoires et des systèmes d'organisation du trafic appropriés, en vue de les soumettre à l'OMI pour approbation;
- d) établir, le cas échéant, des plans concertés pour l'accueil des navires en détresse.

*Article 24***Confidentialité des informations**

Les États membres prennent les mesures nécessaires, conformément à leur législation nationale, pour garantir la confidentialité des informations qui leur sont transmises au titre de la présente directive.

*Article 25***Contrôle de la mise en œuvre de la présente directive et sanctions**

1. Les États membres procèdent à des inspections régulières et à toute autre action requise pour vérifier le fonctionnement des systèmes télématiques terrestres mis en place pour les besoins de la présente directive, et en particulier leur capacité à satisfaire aux exigences d'une réception ou d'une transmission sans délai, 24 heures sur 24, des informations notifiées en application des articles 13 et 15.

2. Les États membres établissent un système de sanctions applicables en cas de non-respect des dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour que ces sanctions soient appliquées. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

3. Les États membres informent sans retard l'État du pavillon et tout autre État concerné des mesures prises à l'encontre de navires ne battant pas leur pavillon en vertu des articles 16 et 19 et du paragraphe 2 du présent article.

4. Lorsqu'un État membre constate, à l'occasion d'un incident ou d'un accident en mer visé à l'article 19, que la compagnie n'a pas été en mesure d'établir et de maintenir un lien avec le navire ou avec les centres côtiers concernés, il en informe l'État qui a délivré, ou au nom duquel ont été délivrés, l'attestation de conformité ISM et le certificat de gestion de la sécurité.

Lorsque la gravité de la défaillance démontre l'existence d'un défaut majeur de conformité dans le fonctionnement du système de gestion de la sécurité d'une compagnie établie dans un État membre, l'État membre qui a délivré au navire l'attestation de conformité ou le certificat de gestion de la sécurité prend immédiatement les mesures nécessaires contre la compagnie concernée en vue de faire retirer l'attestation de conformité et le certificat de gestion de la sécurité.

#### Article 26

#### Évaluation

1. Les États membres font rapport à la Commission, au plus tard le ... (\*), sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la présente directive, et plus particulièrement en ce qui concerne les dispositions des articles 9, 10, 18, 20 et 23. Les États membres font rapport à la Commission au plus tard le 31 décembre 2009 sur la mise en œuvre intégrale de la présente directive.

2. Sur la base des rapports visés au paragraphe 1, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, dans un délai de six mois, sur la mise en œuvre de la présente directive. Dans ses rapports, la Commission examine dans quelle mesure les dispositions de la présente directive, telles qu'elles sont mises en œuvre par les États membres, contribuent à l'accroissement de la sécurité et de l'efficacité du trafic maritime, ainsi qu'à la prévention de la pollution par les navires.

#### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 27

#### Procédure de modification

1. Les définitions figurant à l'article 3, les références aux instruments de la Communauté et de l'OMI et les annexes peuvent être modifiées conformément à la procédure prévue à l'article 28, paragraphe 2, afin d'être mises en conformité avec le droit communautaire ou international qui a été adopté, modifié ou mis en vigueur, pour autant que ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de la présente directive.

2. En outre, les annexes I, III et IV peuvent être modifiées conformément à la procédure prévue à l'article 28, paragraphe

2, 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.

#### Article 28

#### Comité

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

#### Article 29

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ... (\*\*). Ils en informent immédiatement la Commission.

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 de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 30

La directive 93/75/CEE du Conseil est abrogée le ... (\*\*).

#### Article 31

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

#### Article 32

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ...

Par le Parlement européen

La présidente

Par le Conseil

Le président

(\*) Trois ans à compter de la date visée à l'article 29, paragraphe 1.

(\*\*) Dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

## ANNEXE I

## LISTE DES INFORMATIONS À NOTIFIER

**1. Informations à notifier en vertu de l'article 4 — 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 12 — 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 13***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 État 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 la Communauté et faisant route vers un port d'un État 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 visées à l'article 5**

- 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 transportant plus de 5 000 tonnes de combustible de soute,
    - 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 ÉQUIPEMENTS DE BORD****I. SYSTÈMES D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE (AIS)****1. Navires construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date**

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date, faisant escale dans un port d'un État membre de la Communauté, sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6.

**2. Navires construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002**

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002, faisant escale dans un port d'un État membre de la Communauté sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 selon le calendrier suivant:

- a) navires à passagers: au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2003;
- b) navires-citernes: au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après le 1<sup>er</sup> juillet 2003;
- c) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000: au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2004;
- d) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 50 000: au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2005;
- e) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000: au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2006;
- f) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 3 000: au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2007.

Les États membres peuvent exempter les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 300 assurant des liaisons nationales de l'application des exigences en matière d'AIS prévues dans la présente annexe.

**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 n° 61996 de la Commission électronique internationale (CEI), dès lors qu'ils font escale dans un port d'un État membre:**

- a) les navires à passagers construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date: au plus tard le ... (\*);
- b) les navires rouliers à passagers construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002: au plus tard lors de la première visite survenant le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date;
- c) les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002: au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2004;
- d) les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date: au plus tard le ... (\*).

**2. Les navires appartenant aux catégories mentionnées ci-après et construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002 doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes en vigueur de l'OMI dès lors qu'ils font escale dans un port d'un État membre:**

- a) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000: au plus tard à la date fixée par l'OMI, ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1<sup>er</sup> janvier 2007 au plus tard;
- b) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, mais inférieure à 20 000: au plus tard à la date fixée par l'OMI, ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1<sup>er</sup> janvier 2008 au plus tard.

**3. Les États membres peuvent exempter les navires à passagers effectuant uniquement des voyages nationaux dans des zones maritimes autres que celles relevant de la classe A, telle que visée à l'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers <sup>(1)</sup>, des exigences en matière d'enregistreur des données du voyage prévues dans la présente directive.**

(\*) Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

(1) JO L 144 du 15.5.1998, p. 1.

## ANNEXE III

**MESSAGES ÉLECTRONIQUES**

1. Les États membres mettent au point et entretiennent l'infrastructure nécessaire pour permettre la transmission, la réception et la conversion des données entre les systèmes utilisant la syntaxe XML ou Edifact, basés sur Internet ou des équipements de communication X.400.
2. La Commission met au point et tient à jour, en consultation avec les États membres, un «document de contrôle de l'interface» qui décrit les moyens offerts par le système en termes de scénario du message, de fonctions du message et de relations entre les messages. La synchronisation et les performances du message sont détaillées, de même que les protocoles et les paramètres d'échange de données. Le document de contrôle de l'interface précise également le contenu des données des fonctions du message requises et décrit ces messages.
3. Ces procédures et ces infrastructures devraient englober, dans la mesure du possible, les obligations en matière de compte rendu et d'échange d'informations découlant d'autres directives, telle que la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> JO L 332 du 28.12.2000, p. 81.

## ANNEXE IV

**MESURES QUE LES ÉTATS MEMBRES PEUVENT PRENDRE EN CAS DE RISQUE POUR LA SÉCURITÉ MARITIME ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

(en application de l'article 19, paragraphe 1)

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 17 affectant un navire, l'autorité compétente de l'État 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.
-

## EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

### I. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure de codécision (article 251 du traité CE) le Conseil a dégagé, le 28 juin 2001, une orientation générale au sujet de la directive concernant le suivi du trafic maritime <sup>(1)</sup>. Après avoir examiné les résultats de la première lecture effectuée par le Parlement européen le 14 juin 2001 <sup>(2)</sup>, et après révision juridique et linguistique, le Conseil a arrêté cette position commune le 19 décembre 2001.

Cette directive se situe dans le contexte de la deuxième communication de la Commission sur la sécurité maritime faisant suite au naufrage de l'*Erika*. Elle vise à contribuer à une plus grande sécurité maritime et à réduire les conséquences environnementales possibles d'un accident maritime. Les objectifs sont réalisés par une extension des obligations de déclaration des navires avant d'entrer dans les eaux des États membres, par l'usage d'EDI (electronic data interchanges) et de système d'identification automatiques des navires (système AIS), par une coopération accrue entre États membres et un suivi plus étroit des navires présentant un risque particulier pour la sécurité maritime et l'environnement.

Le Conseil a tenu compte, lors de sa prise de position, de l'opinion du Parlement européen en première lecture, de l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup> et de celui du Comité des régions <sup>(4)</sup>, ainsi que de la proposition modifiée de la Commission <sup>(5)</sup>.

### II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

L'approche retenue par le Conseil sur cette proposition de la Commission est basée sur des considérations similaires à celles soulignées par la Commission et le Parlement européen. En vue d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution des mers et des zones côtières, il convient d'instaurer un système d'information obligatoire plus complet et faisant l'objet d'échanges entre autorités compétentes en ce qui concerne les mouvements des navires transportant des matières dangereuses ou polluantes. Il convient aussi d'imposer aux navires faisant escale dans un port européen l'import d'équipements de bord tels le système d'identification automatique des navires (système AIS) et l'enregistrement des données du voyage (système VDR).

Cette approche implique également une possibilité de recommandation aux navires de ne pas quitter le port, ou d'autres mesures appropriées, au cas où les conditions météorologiques présenteraient un risque pour la sécurité de la vie humaine ou de pollution. L'instauration de lieux de refuge permettant d'accueillir des navires en détresse est également prévue.

Enfin, le Conseil a retenu des principes d'échange d'information et de transparence accrue, ainsi que l'instauration d'un système de contrôle et de sanctions en cas de non-respect des dispositions de la directive.

Les modifications apportées par le Conseil à la proposition de la Commission ont pour but de clarifier les obligations des États membres et de permettre une réponse plus efficace des autorités nationales aux accidents et aux situations potentiellement dangereuses. Il s'agit notamment de mesures de détection et de prévention de la pollution par les navires.

<sup>(1)</sup> Proposition de la Commission: JO C 120 E du 24.4.2001, p. 67.

<sup>(2)</sup> Doc. 9786/01 CODEC 580 MAR 38 ENV 321, non encore publié au Journal officiel.

<sup>(3)</sup> JO C 221 du 7.8.2001, p. 45.

<sup>(4)</sup> JO C 357 du 14.12.2001, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO C 362 E du 18.12.2001, p. 255.

### III. AMENDEMENTS DU PARLEMENT

La présente position commune adoptée par le Conseil prend largement en compte la position exprimée par le Parlement européen en première lecture. C'est ainsi que l'approche suivie par le Conseil reprend les éléments essentiels des amendements adoptés par le Parlement européen. Concrètement, ces éléments concernent notamment:

- l'obligation d'emport d'un système AIS pour tout navire faisant escale dans un port d'un État membre (article 6),
- l'échange des informations obtenues dans le cadre des systèmes d'organisation du trafic (articles 7 et 9),
- la définition de modalités d'accueil de navires en détresse, en tenant compte des travaux à l'OMI en la matière (article 20),
- la nécessité d'une évaluation de l'application de la directive dans un délai raisonnable après son entrée en vigueur et la soumission d'un rapport circonstancié par la Commission au Parlement européen et au Conseil (article 26).

Le Conseil a retenu une formulation différente de celle proposée par le Parlement européen en ce qui concerne les mesures en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables (article 18). Il a néanmoins considéré des principes similaires à ceux définis par le Parlement européen, à savoir:

- le respect de l'autonomie de décision du capitaine du navire, après que celui-ci ait été dûment informé des conditions météorologiques,
- la possibilité pour un État membre de prendre des recommandations ou d'autres mesures appropriées, ne préjugant cependant pas de la décision finale du capitaine,
- l'utilisation de prévisions fournies par un service d'informations météorologiques qualifié et reconnu comme base des recommandations ou des autres mesures appropriées.

En ce qui concerne la question de l'emport d'un système d'enregistrement des données de voyage («boîtes noires») (article 10), le Conseil estime toujours qu'une solution devrait, dans la mesure du possible, être privilégiée dans le cadre plus large de l'OMI. Cependant, il estime également que l'Union européenne doit pouvoir légiférer de manière autonome si les travaux à l'OMI ne progressent pas de manière satisfaisante. C'est ainsi qu'il a introduit une obligation d'emport d'un système VDR pour tous les navires, en ce compris les navires de charge existants, soit selon le calendrier à définir dans le cadre de l'OMI, soit à des dates antérieures au 1<sup>er</sup> janvier 2008 (selon les catégories de navires) en l'absence de décision de l'OMI. Afin d'améliorer la prévention de tels accidents, le Conseil a suivi le Parlement européen en exigeant que les données recueillies par de tels systèmes VDR soient utilisées dans le cadre des enquêtes après un accident maritime et publiées à l'issue de celles-ci.

Le Conseil a choisi, par contre, de suivre la Commission qui n'a pu accepter les amendements du Parlement européen concernant:

- les mesures spécifiques concernant la mer Baltique,
- l'obligation d'équipement des zones de refuge, ainsi que les éléments concernant le coût liés à l'accueil des navires en détresse,
- l'indication de la capacité de la soute,
- l'obligation de fournir un rapport des sociétés de classification aux centres côtiers exploitant un système de compte-rendu obligatoire,
- l'indication de la classification «glace» du navire,
- l'anticipation des dates d'entrée en vigueur de l'obligation d'emport de systèmes d'identification automatique (AIS).

Le Conseil a, enfin, introduit dans le texte de la directive d'autres modifications, répondant à l'approche exposée au point II du présent document et visant à rendre la directive plus claire. Ces modifications concernent notamment:

- l'obligation spécifique des États membres d'assurer un suivi et de prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que les exigences de la directive soient rencontrées par tous les acteurs du transport maritime (article 1<sup>er</sup>),
  - la distinction et la clarification des dispositions concernant les différents équipements: systèmes d'identification automatique (AIS) (article 6), systèmes d'organisation du trafic (article 7), services de trafic maritime (STM) (article 8), systèmes d'enregistreurs des données du voyage (VDR) (article 10),
  - la clarification des obligations d'information pour les navires considérés comme présentant un risque potentiel pour la navigation ou une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement (article 16),
  - le respect du principe de subsidiarité en matière de sanctions applicables en cas de non-respect des dispositions nationales adoptées en application de la directive (article 25).
-