

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime

(2001/C 120 E/04)

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

COM(2000) 802 final — 2000/0325(COD)

(Présentée par la Commission le 8 décembre 2000)

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission, dans sa communication du 24 février 1993 pour une politique commune de la sécurité maritime, mentionne 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 le déplacement de navires transportant des matières dangereuses et polluantes et sur la nature précise de ces cargaisons;
- (2) La directive 93/75/CEE ⁽¹⁾ du 13 septembre 1993 établit un système d'information des autorités compétentes sur les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes à destination de ports de la Communauté ou en sortant, ainsi que sur les incidents survenus en mer. Cette directive prévoit dans son article 13 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.
- (3) La résolution du Conseil du 8 juin 1993 ⁽²⁾ sur une politique commune de la sécurité maritime convient 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 de suivi, de contrôle et d'information communautaire sur le trafic maritime contribuera à la prévention des accidents et des pollutions en mer, et à minimiser leurs conséquences sur l'environ-

nement, 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 effectués 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 en transit se conforment aux obligations de signalement en vigueur dans le cadre de ces systèmes. Les notifications effectuées par ces navires doivent comporter au minimum certaines informations qui permettront la connaissance par les autorités côtières du nombre de personnes à bord, de la cargaison et des combustibles de soute qui peuvent au-delà d'un certain volume poser des risques graves de pollution.
- (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 fournis par les services de trafic maritime et se conforment aux règles applicables aux dispositifs d'organisation du trafic approuvés par l'OMI.
- (7) Des progrès technologiques essentiels ont été effectués 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 accidents. 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 et internationaux faisant escale dans des ports de la Communauté.
- (8) La connaissance précise des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord des navires est un élément essentiel pour la préparation et l'efficacité des opérations d'intervention en cas de pollution ou de risques de pollution en mer. Les navires à destination ou en provenance des États membres doivent notifier ces informations aux autorités compétentes ou aux autorités portuaires de ces États membres. Les navires qui ne font pas escale dans un port situé dans la Communauté doivent faire parvenir des informations sur la quantité et le type de marchandises dangereuses qu'ils transportent aux systèmes de comptes rendus exploités par les autorités côtières des États membres.

⁽¹⁾ JO L 247 du 5.10.1993, p. 19.

⁽²⁾ JO C 271 du 7.10.1993, p. 1.

- (9) 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 de manière électronique à l'autorité compétente ou à l'autorité portuaire concernée. Lorsque les protocoles EDI sont utilisés, il convient de n'utiliser que les formats mentionnés par la directive, afin d'éviter une prolifération indésirable de standards incompatibles. Pour les mêmes raisons, les échanges d'information entre les autorités compétentes des États membres doivent s'effectuer sous forme électronique.
- (10) Les services réguliers effectués entre ports d'un État membre ou de plusieurs États membres doivent pouvoir être exemptés de l'obligation 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 directive.
- (11) Lorsqu'un État membre estime que des conditions météo-océaniques exceptionnellement défavorables créent un risque grave pour l'environnement, il suspend l'appareillage des navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes jusqu'au retour à une situation normale. Dans le cadre de son pouvoir d'appréciation, l'État membre doit considérer que de telles conditions sont atteintes dès lors qu'une force de vent de 10 ou plus sur l'échelle de Beaufort et des conditions de mer correspondantes sont constatées dans la zone considérée.
- (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 adéquates, en conformité avec le droit international, pour éviter l'aggravation des risques qu'ils posent, et transmettre les informations pertinentes dont ils disposent sur ces navires aux autres États membres concernés.
- (13) Les États membres doivent se prémunir contre les risques pour la sécurité maritime, les populations locales et l'environnement créés par certaines situations en mer et la présence de nappes polluantes ou de colis dérivant en mer. À cette fin, les capitaines de navires doivent signaler aux autorités côtières de tels événements, en fournissant toutes les informations appropriées.
- (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) Le manque de disponibilité de ports 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 dans leurs ports dans les meilleures conditions possibles, de navires en détresse.
- (16) L'efficacité de la directive dépend étroitement d'un contrôle strict par les États membres de sa mise en œuvre. À cette fin, les États membres doivent s'assurer, au travers de vérifications appropriées, que les liens de communication établis pour les besoins de la directive fonctionnent de manière satisfaisante. Des sanctions dissuasives doivent également être mises en place pour garantir le respect par les parties concernées des obligations de notification ou d'import d'équipement prévues par la directive.
- (17) Il est nécessaire d'établir un cadre de coopération entre États membres et la Commission afin d'améliorer la mise en œuvre du système de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime, en développant les liens de communications adéquats entre les autorités 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 le partage de données pertinentes en relation avec le suivi du trafic et la mise en œuvre de la directive. La mise en œuvre de l'Agence européenne pour la sécurité maritime prévue par le règlement .../CE contribuera à la réalisation de ces objectifs.
- (18) Il est nécessaire que la Commission soit assistée par un comité composé de représentants des États membres en vue de l'application effective de la présente directive. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive étant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de 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⁽¹⁾, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision.
- (19) Certaines dispositions de la présente directive peuvent être modifiées par cette procédure, afin de tenir compte de l'évolution des instruments internationaux et de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la présente directive.
- (20) Les dispositions de la directive 93/75/CEE sont renforcées, étendues et modifiées de manière significative au travers de la présente directive. En conséquence, il y a lieu de procéder à l'abrogation de la directive 93/75/CEE.
- (21) Compte tenu du principe de subsidiarité, une directive du Parlement européen et du Conseil constitue l'instrument légal approprié, car il établit un cadre pour l'application obligatoire et uniforme par les États membres des obligations et procédures prévues par la présente directive, tout en laissant à chacun d'eux le libre choix des modalités de mise en œuvre les mieux adaptées à leur système national,

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

L'objectif de la présente directive est d'instituer dans la Communauté un système de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime en vue d'améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et la prévention des pollutions par les navires.

Article 2

Champ d'application

La présente directive s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, à l'exception:

- a) des navires de guerre, des 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) des navires de pêche d'une longueur inférieure à 45 mètres et des navires de plaisance;
- c) des provisions de bord et du matériel d'armement des navires.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «exploitants», les armateurs ou gérants du navire;
- b) «agent», toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du navire;
- c) «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;
- d) «compagnie», la compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS;
- e) «navire», tout bâtiment de mer ou engin marin;
- f) «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 du paragraphe 1.1.6 du recueil IGC;

g) «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;

h) «engins de transport»: un véhicule pour le transport routier de marchandises, un wagon pour le transport ferroviaire de marchandises, un conteneur, un véhicule-citerne routier, un wagon-citerne ou une citerne mobile;

i) «instruments internationaux pertinents», les instruments suivants, en vigueur à la date d'adoption de la présente directive:

- «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 amendements 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;
- «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;»
- 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 organisme habilité, en possession des informations détaillées concernant la cargaison du navire;
- k) «autorités compétentes», les autorités et les organisations habilitées par les États membres à recevoir et mettre à disposition les informations notifiées en vertu de la présente directive;
- l) «autorités portuaires», les autorités portuaires compétentes habilitées par les États membres à recevoir et mettre à disposition les informations notifiées en vertu de la présente directive;
- m) «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.

TITRE I

SIGNALEMENT ET SUIVI DES NAVIRES DANS LES EAUX EUROPÉENNES

Article 4

Notification préalable à l'entrée dans les ports communautaires

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tout navire à destination d'un port situé dans la Communauté annonce son arrivée à l'autorité portuaire:

- a) au moins quarante-huit heures avant l'arrivée, si le port d'escale est connu, ou
- b) dès que le port d'escale est connu, si cette information est disponible moins de quarante huit heures avant l'arrivée, ou

- c) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du trajet est inférieure à quarante huit heures.

Article 5

Participation aux systèmes de comptes rendus obligatoire

1. Les navires pénétrant dans la zone de compétence d'un centre côtier exploitant un système de compte rendu obligatoire approuvé par l'Organisation maritime internationale doivent, conformément aux règles et procédures applicables, participer au système.

2. Les comptes rendus de navires comportent au minimum les informations visées à l'annexe I-1, sans préjudice des informations supplémentaires requises par l'État membre en conformité avec la résolution A 851 (20) de l'OMI.

Article 6

Organisation du trafic maritime dans les zones à forte densité de trafic ou dangereuses pour la navigation

1. Les navires pénétrant dans la zone de compétence d'un service de trafic maritime, ou d'un système d'organisation du trafic approuvé par l'OMI, placés sous la responsabilité d'un État membre doivent, conformément aux règles et procédures applicables, utiliser les services fournis, lorsqu'ils existent, et se conformer aux mesures applicables dans la zone et aux instructions reçues, le cas échéant. La participation à un service de trafic maritime ne peut être rendue obligatoire à l'encontre de navires battant pavillon tiers que dans les zones maritimes situées à l'intérieur des eaux territoriales de l'État membre concerné.

2. Les États membres s'assurent que les services de trafic maritime et les systèmes d'organisation du trafic placés sous leur responsabilité disposent d'un personnel suffisant et adéquatement qualifié, des moyens de communication et de suivi des navires appropriés et sont exploités en conformité avec les directives pertinentes de l'OMI.

Article 7

Systèmes d'identification automatique

1. Tout navire faisant escale dans un port de la Communauté, doit être équipé, suivant le calendrier figurant à l'annexe II-1, d'un système d'identification automatique répondant aux normes de performance développées par l'OMI, capable de transmettre les informations visées à l'annexe I-2.

2. Les États membres veillent à se doter, dans des délais compatibles avec le calendrier visé à l'annexe II-1, des équipements et installations à terre appropriés pour recevoir et exploiter les informations visées au paragraphe premier.

Article 8

Enregistreurs des données du voyage (boîtes noires)

Les navires faisant escale dans un port situé dans la Communauté doivent être pourvus d'un enregistreur des données du voyage (boîte noire) conformément aux modalités décrites dans l'annexe II-2. Les exemptions accordées, le cas échéant, aux transbordeurs rouliers ou engins à passagers à grande vitesse en vertu de l'article 4, paragraphe premier, point d) de la directive 1999/35/CE du Conseil ⁽¹⁾ prennent fin à la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

L'enregistreur des données du voyage doit permettre de conserver, de manière sûre et sous une forme récupérable, et de mettre à disposition de l'État membre impliqué dans une enquête après un accident maritime, les renseignements pertinents concernant la position, le mouvement, l'état physique, la commande et le contrôle du navire concerné.

TITRE II

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

Article 9

Obligations pesant sur le chargeur

Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire dans un port d'un État membre que si le capitaine ou l'exploitant a reçu une déclaration mentionnant l'appellation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, le cas échéant les numéros (ONU), les classes de risque et les quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des engins de transport autres que des citernes, les numéros d'identification de ceux-ci.

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

Article 10

Notification par les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire transportant des marchandises dangereuses ou polluantes quittant un port d'un État membre notifie, au plus tard au moment de l'appareillage, les informations visées à l'annexe III à l'autorité compétente désignée par cet État membre.

2. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire transportant des marchandises dangereuses ou polluantes venant d'un port situé en dehors de la Communauté et à destination d'un port situé dans la Communauté ou devant mouiller dans les

eaux territoriales d'un État membre notifie les informations visées à l'annexe III 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 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 précédents à notifier les informations énumérées à l'annexe III à l'autorité portuaire du port de départ ou 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 III à tout moment en cas de besoin. À cette fin, l'autorité portuaire compétente conserve les informations énumérées à l'annexe III pendant une durée suffisante pour permettre leur utilisation en cas d'accident ou d'incident 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 au point 5 de l'annexe III à l'autorité portuaire ou à l'autorité compétente par voie électronique. Lorsque des messages EDI sont utilisés pour la transmission des données, les formats de messages EDIFACT visés à l'annexe IV doivent être utilisés.

5. Les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes en transit dans les eaux territoriales ou la zone économique exclusive des États membres, qui ne sont ni à destination ni en provenance d'un port dans la Communauté notifient aux centres côtiers exploitant un système de compte rendu obligatoire visé à l'article 5, paragraphe 1, la quantité et la classe OMI des marchandises dangereuses transportées.

Article 11

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 III.

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

- 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 10;
- Le système doit permettre la transmission des informations 24 heures sur 24;
- 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 la cargaison dangereuse ou polluante à bord.

⁽¹⁾ JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

Article 12

Exemptions

1. Les États membres peuvent exempter les services réguliers nationaux effectués entre ports situés sur leur territoire de l'obligation posée par l'article 10 lorsque les conditions suivantes sont réunies:

- 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,
- pour chaque trajet effectué, les informations énumérées à l'annexe III sont tenues à la disposition de l'autorité compétente sur 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, sous forme électronique conformément à l'article 10, paragraphe 2.

2. Les États membres vérifient périodiquement que les conditions prévues au paragraphe premier sont remplies. Lorsque l'une au moins de ces conditions n'est plus remplie, les États membres retirent immédiatement le bénéfice de l'exemption à la compagnie concernée.

3. 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.

4. Lorsque deux États membres ou plus sont concernés par un service régulier international exploité par une même compagnie, ils peuvent collaborer en vue d'octroyer une exemption à la compagnie concernée en conformité avec les exigences fixées par le présent article.

TITRE III

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

Article 13

Navires présentant un risque potentiel pour la navigation

1. Les navires répondant aux critères ci-dessous sont considérés comme navires présentant un risque potentiel pour la navigation ou une menace pour l'environnement au sens de la présente directive:

- les navires victimes d'accidents ou d'incidents en mer visés à l'article 14;
- les navires qui ont enfreint des obligations de notification imposées par la présente directive;
- les navires ayant enfreint les règles applicables dans les dispositifs d'organisation du trafic et les services de trafic maritime placés sous la responsabilité d'un État membre;

— les navires au sujet desquels existent des preuves ou de fortes présomptions de rejets volontaires d'hydrocarbures ou d'autres infractions à la convention Marpol dans les eaux sous la juridiction d'un État membre;

— les navires ayant fait l'objet d'un refus d'accès dans les ports de la Communauté ou d'un rapport ou d'une notification d'un État membre conformément à l'annexe I-1 de la directive 95/21/CE.

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

3. Sans préjudice de l'article 15, les États membres prennent, en conformité avec le droit international, les mesures appropriées vis-à-vis des navires visés au premier paragraphe, qu'ils ont identifiés ou qui leur ont été signalés par d'autres États membres, en vue de prévenir ou réduire les risques pour la sécurité ou l'environnement en mer. Ils conduisent, toute vérification ou action qu'ils jugent appropriée, dans des conditions compatibles avec la directive 95/21/CE, en vue d'établir d'éventuelles violations aux dispositions de la présente directive ou aux règles pertinentes des conventions internationales en vigueur. Le cas échéant, ils informent l'État membre qui leur a transmis des informations en vertu du paragraphe 2 des résultats de l'action entreprise.

Article 14

Signalement des incidents et accidents en mer

1. En vue de permettre la prévention ou l'atténuation de tout risque significatif pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement, le capitaine de tout navire naviguant dans la mer territoriale, la zone économique exclusive ou la haute mer devant les côtes d'un État membre est tenu de signaler immédiatement au centre côtier géographiquement compétent:

- 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 déficiences dans la coque ou défaillances de structure,
- 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, toutes déficiences affectant les systèmes de propulsion ou appareils à gouverner, l'installation de production d'électricité, les équipements de navigation ou de communication,
- toute situation susceptible de conduire à une pollution des eaux et du littoral d'un État membre, tel que rejet ou risque de rejet de produits polluants à la mer ainsi que toute nappe de produits polluants, conteneurs ou colis dérivants observés en mer.

2. Le message de signalement transmis en application du paragraphe premier doit comporter 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 la cargaison, le nombre de personnes à bord, les détails de l'incident ainsi que toutes informations pertinentes visées par la résolution A 851 (20) de l'OMI.

Article 15

Mesures en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables

Lorsqu'un État membre estime, en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables, qu'il existe un risque grave de pollution de ses zones maritimes ou côtières, ou des zones maritimes ou côtières d'autres États membres, il doit, par toute mesure administrative appropriée, interdire aux navires susceptibles de créer un tel risque de quitter les ports situés dans la zone considérée.

L'interdiction d'appareillage est levée dès qu'il est établi que le navire peut quitter le port sans entraîner un risque grave au sens de l'alinéa premier.

Article 16

Mesures relatives aux incidents ou accidents en mer

1. En cas d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 14, les États membres prennent toutes les mesures appropriées, en conformité avec le droit international, en vue d'assurer la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou la protection du milieu marin.

L'annexe V expose la liste non limitative des mesures que les États membres peuvent prendre en application du présent article.

2. L'exploitant, le capitaine du navire, et, le cas échéant, le propriétaire de la cargaison sont tenus 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 international de gestion de la sécurité (Code ISM) informe la compagnie de tout accident ou incident 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 17

Ports de refuge

Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour assurer la disponibilité sur leur territoire de ports capables d'accueillir des navires en détresse. À cette fin, ils établissent, après consultation des parties concernées, des plans détaillant pour chaque port concerné, les caractéristiques de la zone, les installations disponibles, les contraintes opérationnelles et envi-

ronnementales et les procédures liées à leur utilisation éventuelle pour l'accueil de navires en détresse.

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 de l'alinéa précédent.

Article 18

Information des parties concernées

1. Au besoin, l'autorité côtière compétente de l'État membre concerné signale par radio dans les secteurs concernés tout incident notifié conformément à l'article 14 paragraphe 1 et informe de la présence de tout navire qui constitue une menace pour la navigation.

2. Les autorités compétentes détenant les informations notifiées conformément à l'article 10 et 14 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. Un 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 intéressé aussitôt que possible et le consulter sur les actions envisagées. Le cas échéant, les États membres coopèrent en vue de mettre en commun les modalités d'une action commune.

Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que soient pleinement exploités les rapports que les navires sont tenus de lui transmettre en application de l'article 14.

TITRE IV

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Article 19

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 effectuées.

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

3. Les États membres communiquent à la Commission la liste des organismes désignés en vertu du paragraphe premier et des mises à jour effectuées.

Article 20

Coopération entre les États membres et la Commission

1. 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, y inclus le développement de 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 le long des côtes européennes, harmoniser et, dans la mesure du possible, alléger les comptes rendus exigés des navires en route;
- c) Étendre la couverture du système européen de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime en vue de renforcer l'identification et le suivi des navires naviguant dans les eaux européennes. À cette fin, les États membres et la Commission coopèrent pour la mise en place de systèmes de comptes rendus obligatoires, de services de trafic maritime obligatoires et le cas échéant de systèmes d'organisation du trafic appropriés, en vue de les soumettre à l'OMI pour approbation.

2. L'Agence européenne pour la sécurité maritime créée par le règlement .../CE, contribue à la réalisation des objectifs suivants:

- faciliter la coopération entre les États membres et la Commission pour la réalisation des objectifs mentionnés au paragraphe 1;
- promouvoir la coopération entre États riverains des zones maritimes concernées dans les domaines couverts par la présente directive;
- améliorer l'information du secteur maritime sur les exigences et procédures prévues par la présente directive;
- collecter et rendre disponible aux parties intéressées la liste des organismes compétents désignés en vertu de l'article 19, les données pertinentes concernant les compagnies bénéficiant d'une exemption au titre de l'article 12, les navires présentant un risque potentiel pour la navigation visés à l'article 13 et toutes informations appropriées en vue de la mise en œuvre de la présente directive;
- développer et exploiter tout système d'information nécessaire pour atteindre les objectifs visés aux tirets précédents;
- établir, en vue notamment d'assurer des conditions optimales de trafic dans les zones à forte densité de trafic ou dangereuses pour la navigation, les centres régionaux de

gestion des informations recueillies et exploitées en vertu de la présente directive.

Article 21

Confidentialité des informations

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer la confidentialité des informations qui leur sont transmises au titre de la présente directive et ne doivent les utiliser qu'à des fins de sécurité maritime et de prévention des pollutions par les navires.

Article 22

Contrôle de la mise en œuvre de la directive et sanctions

1. Les États membres vérifient, au moyen de contrôles réguliers et de contrôles inopinés, le fonctionnement des systèmes télématiques mis en place pour les besoins de la 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 10 et 12.

2. Les États membres prévoient dans leur droit interne des sanctions pécuniaires à l'encontre des exploitants, agents, chargeurs, propriétaires de la cargaison et capitaines de navires en cas de violation des dispositions de la présente directive.

Les sanctions pécuniaires visées à l'alinéa précédent doivent être établies à un niveau suffisamment élevé pour dissuader la personne de commettre une infraction ou de persister dans cette infraction.

3. Sans préjudice des autres mesures nécessaires à l'application de la directive, le régime de sanctions pécuniaires mis en place par les États membres doit s'appliquer notamment aux violations suivantes de la directive:

- défaut d'annonce préalable à l'entrée dans les ports, visée à l'article 4;
- défaut de signalement à un système de compte rendu obligatoire, visé à l'article 5;
- violation des règles applicables dans un système d'organisation du trafic ou non respect d'instructions données par un service de trafic maritime désigné par un État membre, visé à l'article 6;
- absence ou déficience de fonctionnement du système d'identification automatique à bord du navire ou de l'enregistreur des données du voyage, visés à l'article 7 et à l'article 8;
- défaut de déclaration, ou déclaration inexacte, par le chargeur, visée à l'article 9;

- violation des obligations de notification visées aux articles 10 et 12;
- défaut de signalement d'un incident, accident ou situation en mer visé à l'article 14;
- départ d'un port en violation de l'article 15;
- défaut de coopération avec les autorités nationales en vue de minimiser les conséquences d'un accident en mer, conformément à l'article 16.

4. 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 13 et 16 et du paragraphe 2 du présent article.

5. Lorsqu'un État membre constate, à l'occasion d'un accident ou d'un incident en mer visé à l'article 16, que la compagnie n'a pas été en mesure d'établir et de maintenir un lien avec le navire ou avec les autorités opérationnelles concernées, il en informe l'État qui a délivré, ou au nom duquel a été délivrée, la certification ISM.

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 de la compagnie, l'État membre qui a délivré l'attestation de conformité ou le certificat de gestion de la sécurité au navire retire immédiatement la certification ISM à la compagnie concernée.

DISPOSITIONS FINALES

Article 23

Procédure d'amendement

La procédure prévue à l'article 24 peut être mise en œuvre en vue:

- d'appliquer, aux fins de la présente directive, les modifications ultérieures qui sont entrées en vigueur en ce qui concerne les instruments internationaux pertinents mentionnés à l'article 2 point i),
- de modifier les obligations et procédures décrites dans les annexes à la lumière de l'expérience de la présente directive.

Article 24

Comité de réglementation

1. La Commission est assistée par un comité, composé de représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions de l'article 8 de ladite décision.

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

Article 25

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} juillet 2002. 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.

Article 26

La directive 93/75/CEE du Conseil est abrogée vingt-quatre mois après l'adoption de la présente directive.

Article 27

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

Article 28

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

ANNEXE I

INFORMATIONS NOTIFIÉES PAR LES NAVIRES VISÉS AU TITRE I

1. Informations visées à l'article 5

- A — Identification du navire (nom, code d'appel, numéro OMI d'identification ou numéro MMSI)
- C ou D: Position
- G — Port de départ
- I — Port de destination et heure prévue d'arrivée
- P — Cargaison, et, si présence de marchandises dangereuses à bord, quantité et classe OMI
- W — Nombre total de personnes à bord
- X — Informations diverses:
 - Adresse pour la communication de renseignements sur la cargaison
 - Caractéristiques et volume estimé de combustible de soute, pour les navires transportant plus de 5 000 tonnes de combustible de soute.

2. Informations visées à l'article 7

- Identification du navire (nom, code d'appel, numéro OMI d'identification ou numéro MMSI)
- Type de navire
- Position, cap, vitesse et conditions de navigation
- Port de départ, port de destination et heure probable d'arrivée
- Présence de marchandises dangereuses à bord: oui/non
- Si oui, adresse pour la communication de renseignements sur la cargaison

3. En cas de changement concernant les informations notifiées en vertu de la présente annexe, le capitaine du navire en informe immédiatement l'autorité côtière concernée.

ANNEXE II

PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX ÉQUIPEMENTS DE BORD**I. SYSTÈMES D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE (AIS)****1. Navires construits le 1^{er} 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^{er} juillet 2002 ou après cette date, faisant escale dans un port situé dans la Communauté, sont soumis à l'obligation d'emport visée à l'article 7.

2. Navires construits avant le 1^{er} juillet 2002

Les navires construits avant le 1^{er} juillet 2002 faisant escale dans un port situé dans la Communauté sont soumis à l'obligation d'emport visée à l'article 7 selon le calendrier suivant:

- navires à passagers: au plus tard le 1^{er} juillet 2003;
- navires-citernes: au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après le 1^{er} juillet 2003;
- navires autres que les navires à passagers et les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000, au plus tard le 1^{er} juillet 2004;
- 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^{er} juillet 2005;
- 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^{er} juillet 2006;
- 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^{er} juillet 2007.

II. ENREGISTREUR DES DONNÉES DU VOYAGE («BOÎTE NOIRE»)

Les navires appartenant aux catégories suivantes doivent être pourvus d'un enregistreur des données du voyage (boîtes noires) 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 effectuent une escale dans un port situé dans la Communauté:

- Les navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date, au plus tard à la date d'entrée en vigueur de la directive,
- Les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date, au plus tard à la date d'entrée en vigueur de la directive,
- Les navires à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002, au plus tard le 1^{er} janvier 2004,
- Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000, au plus tard le 1^{er} janvier 2007,
- Les navires de charge d'une jauge brute comprise entre 3 000 et 20 000 au plus tard le 1^{er} janvier 2008.

ANNEXE III

INFORMATIONS À NOTIFIER EN VERTU DE L'ARTICLE 10

1. Identification du navire (nom, code d'appel et numéro OMI d'identification, le cas échéant)
2. Port de destination
3. Heure d'appareillage d'un navire quittant un port d'un État membre (article 10, paragraphe 1)
4. 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 de ce port (article 10, paragraphe 2)
5. 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 leur emplacement dans le navire et, si elles sont transportées dans des engins de transport autres que des citernes, les numéros d'identification de ceux-ci
6. 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
7. Adresse permettant d'obtenir des informations détaillées sur la cargaison

ANNEXE IV

MESSAGES ÉLECTRONIQUES EDIFACT

Les messages EDIFACT visés à l'article 10, paragraphe 4, sont les suivants:

- MOTREQ («Vessel Data Request»): message transmis lorsque les informations concernant à la fois un navire spécifique et les marchandises dangereuses ou polluantes à bord sont requises;
- APERAK («Application Acknowledgement»): message indiquant que les données relatives au navire concerné sont disponibles et seront transmises, ou ne sont pas disponibles;
- VESDEP («Vessel Movement Data»): message détaillant les informations relatives au voyage du navire concerné;
- IFTDGN («Hazardous Cargo Data»): message détaillant la nature de la cargaison dangereuse ou polluante transportée;
- BAPLIE («Bayplan»): message fournissant des informations sur l'emplacement des marchandises à bord du navire.

ANNEXE V

MESURES QUE LES ÉTATS MEMBRES PEUVENT PRENDRE EN CAS DE RISQUE POUR LA SÉCURITÉ MARITIME ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**(prises en application de l'article 16, paragraphe 1)**

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 14, affectant un navire relevant du champ d'application de la présente directive, 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:

- 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,
- mettre en demeure le capitaine du navire de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime,
- déposer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'assister le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent,
- enjoindre au capitaine de rejoindre un port de refuge en cas de péril imminent, ou
- imposer le pilotage ou le remorquage du navire.