

# Journal officiel

## des Communautés européennes

ISSN 0378-7060

L 208

45<sup>e</sup> année

5 août 2002

Édition de langue française

## Législation

---

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- ★ **Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime <sup>(1)</sup> .....** 1
- ★ **Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil .....** 10

1

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

**FR**

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

## I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

**RÈGLEMENT (CE) n° 1406/2002 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**du 27 juin 2002**

**instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime**

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

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) Un grand nombre de mesures législatives ont été adoptées dans la Communauté afin de renforcer la sécurité et de prévenir la pollution dans les transports maritimes. Pour être efficace, ce dispositif législatif doit être appliqué convenablement et uniformément à travers toute la Communauté. De cette manière, on pourra assurer les conditions d'une concurrence équitable, réduire les distorsions qui résultent des avantages économiques liés à l'utilisation de navires non conformes et récompenser les acteurs maritimes sérieux.
- (2) Certaines tâches qui relèvent actuellement du niveau communautaire ou du niveau national pourraient être exécutées par un organisme spécialisé. En effet, un appui technique et scientifique stable et d'un niveau hautement spécialisé est nécessaire pour appliquer convenablement la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution

causée par les navires, pour en suivre la mise en œuvre et évaluer l'efficacité des mesures déjà en vigueur. C'est pourquoi il est nécessaire de créer, dans le cadre institutionnel existant et dans le respect de l'équilibre des pouvoirs à l'intérieur de la Communauté, une Agence européenne de la sécurité maritime (ci-après dénommée «Agence»).

- (3) Globalement parlant, il y a lieu que cette Agence soit l'organe technique qui fournisse à la Communauté les moyens nécessaires pour agir avec efficacité en vue d'améliorer les règles relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution causée par les navires. Il importe que l'Agence assiste la Commission dans le processus continu de mise à jour et de développement de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires et lui fournisse le soutien nécessaire pour garantir une mise en œuvre convergente et efficace de cette législation dans toute la Communauté, en secondant la Commission dans la réalisation des tâches qui lui sont attribuées par la législation communautaire, actuelle et à venir, relative à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution causée par les navires.
- (4) Pour mener à bien les missions pour lesquelles elle a été créée, il convient que l'agence s'acquitte d'un certain nombre d'autres tâches importantes visant à renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires dans les eaux territoriales des États membres. Dans cette optique, il y a lieu que l'Agence coopère avec les États membres pour organiser des actions appropriées de formation sur des questions relatives au contrôle par l'État du port et sur celles qui relèvent de la compétence de l'État du pavillon et apporter une aide technique à la mise en œuvre de la législation communautaire. Il importe qu'elle facilite la coopération entre les États membres et la Commission, comme le prévoit la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil <sup>(5)</sup>, à savoir en mettant au point et en exploitant tout système d'information nécessaire pour atteindre les objectifs de cette directive ainsi que

<sup>(1)</sup> JO C 120 E du 24.4.2001, p. 83.

JO C 103 E du 30.4.2002, p. 184.

<sup>(2)</sup> JO C 221 du 7.8.2001, p. 64.

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

<sup>(4)</sup> Avis du Parlement européen du 14 juin 2001 (JO C 53 E du 28.2.2002, p. 312), position commune du Conseil du 7 mars 2002 (JO C 119 E du 22.5.2002, p. 27), décision du Parlement européen du 12 juin 2002 (non encore publiée au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 juin 2002.

<sup>(5)</sup> Voir page 10 du présent Journal officiel.

dans les activités concernant les enquêtes relatives aux accidents maritimes graves. Il convient qu'elle fournisse à la Commission et aux États membres des informations ainsi que des données objectives, fiables et comparables sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires pour leur permettre de faire le nécessaire en vue d'améliorer les mesures en vigueur et d'en évaluer l'efficacité. Il convient qu'elle mette le savoir-faire de la Communauté sur les questions de sécurité maritime à la disposition des États candidats à l'adhésion. Il importe qu'elle soit ouverte à la participation de ces États et d'autres pays tiers ayant passé avec la Communauté des accords par lesquels ils adoptent et appliquent le droit communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires.

- (5) Il importe que l'Agence favorise l'établissement d'une meilleure coopération entre les États membres et qu'elle développe et diffuse les meilleures pratiques dans la Communauté. Cette action devrait contribuer également à améliorer dans son ensemble le système de la sécurité maritime dans la Communauté et à réduire les risques d'accidents maritimes et de pollution marine ainsi que les pertes de vies humaines en mer.
- (6) Pour que l'Agence puisse s'acquitter convenablement de ses tâches, il convient que ses fonctionnaires effectuent des visites dans les États membres afin de surveiller le fonctionnement global du système communautaire visant à assurer la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires. Il y a lieu que ces visites soient effectuées selon des modalités arrêtées par le conseil d'administration de l'Agence et qu'elles soient facilitées par les autorités des États membres.
- (7) Il convient que l'Agence applique la législation communautaire pertinente en matière d'accès du public aux documents et de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Il y a lieu qu'elle fournisse au public ainsi qu'à toute partie intéressée des informations objectives, fiables et facilement compréhensibles concernant ses travaux.
- (8) En ce qui concerne la responsabilité contractuelle de l'agence, qui est régie par la loi applicable aux contrats conclus par l'Agence, il importe que la Cour de justice soit compétente pour statuer dans les affaires qui relèveraient de clauses d'arbitrage contenues dans le contrat. Il y a lieu que la Cour de justice soit également compétente pour juger des litiges relatifs à l'indemnisation des dommages résultant de la responsabilité non contractuelle de l'Agence.
- (9) Pour veiller à ce que les missions de l'agence soient effectivement accomplies, il y a lieu que les États membres et la Commission soient représentés au sein d'un conseil d'administration doté des pouvoirs nécessaires pour établir le budget, vérifier son exécution, adopter des règles financières appropriées, établir des procédures de travail transparentes pour la prise de décision par l'Agence, adopter le programme de travail, examiner les demandes d'assistance technique émanant des États membres, définir une politique en matière de visites dans les États membres et nommer le directeur exécutif. Compte tenu de la mission et des tâches hautement techniques et scientifiques de l'Agence, il convient que le conseil d'administration soit composé d'un représentant de chaque État membre et de quatre représentants de la Commission, ayant un niveau élevé de compétence. Pour avoir toute garantie que le conseil d'administration soit doté d'un niveau de compétence et d'expérience aussi élevé que possible et faire en sorte que les secteurs les plus concernés soient étroitement associés aux travaux de l'Agence, il y a lieu que la Commission nomme au conseil d'administration des professionnels indépendants de ces secteurs, sans qu'ils aient le droit de participer aux votes, sur la base de leur mérite propre et de leur expérience dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires et non en tant que représentants d'organisations professionnelles particulières.
- (10) Le bon fonctionnement de l'Agence exige que son directeur exécutif soit nommé pour son mérite et en raison de ses aptitudes confirmées d'administrateur et de gestionnaire, ainsi que pour les compétences et l'expérience qu'il ou elle peut apporter dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires. Il exige également qu'il ou elle exerce son mandat avec une totale indépendance et liberté d'action dans l'organisation du fonctionnement interne de l'Agence. À cette fin, il importe que le directeur exécutif prépare et prenne toutes les mesures nécessaires pour veiller à la bonne exécution du programme de travail de l'Agence, prépare chaque année un projet de rapport général à soumettre au conseil d'administration, établisse une estimation des recettes et des dépenses de l'Agence et exécute le budget.
- (11) Pour assurer la pleine autonomie et l'indépendance de l'Agence, il est jugé nécessaire de la doter d'un budget propre alimenté pour l'essentiel par une contribution de la Communauté.
- (12) Au cours des années passées, qui ont vu la création d'un nombre croissant d'agences décentralisées, l'autorité budgétaire s'est efforcée d'améliorer la transparence et le contrôle de la gestion des crédits communautaires octroyés aux agences, notamment en ce qui concerne la budgétisation des redevances, le contrôle financier, le pouvoir de décharge, la contribution au régime de pension et la procédure budgétaire interne (code de conduite). D'une manière analogue, il y a lieu que le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) <sup>(1)</sup> s'applique sans restriction à l'Agence, qui devrait adhérer à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission des Communautés euro-

(<sup>1</sup>) JO L 136 du 31.5.1999, p. 1.

péennes relatif aux enquêtes internes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) <sup>(1)</sup>.

- (13) Dans les cinq ans qui suivent l'entrée en fonctions de l'Agence, il y a lieu que le conseil d'administration commande une évaluation externe indépendante pour examiner les incidences que le présent règlement, l'Agence et ses méthodes de travail auront eues sur la mise en place d'un niveau élevé de sécurité maritime et de prévention de la pollution causée par les navires,

- b) elle seconde la Commission dans la mise en œuvre efficace de la législation communautaire relative à la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires dans toute la Communauté. En particulier, l'Agence:

- i) contrôle le fonctionnement global du régime communautaire de contrôle par l'État du port, y compris, éventuellement, par des visites dans les États membres, et suggère à la Commission d'éventuelles améliorations dans ce domaine;

- ii) fournit à la Commission l'assistance technique nécessaire pour participer aux travaux des organes techniques du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port;

- iii) seconde la Commission dans la réalisation de toute tâche attribuée à cette dernière par la législation communautaire, actuelle et à venir, relative à la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires, notamment la législation relative aux sociétés de classification, à la sécurité des navires de passagers, ainsi que celle concernant la sécurité, la formation, la délivrance des brevets et la veille des équipages des navires;

- c) elle collabore avec les États membres pour:

- i) organiser, le cas échéant, des activités de formation pertinentes dans les domaines relevant de la compétence de l'État du port et de l'État du pavillon;

- ii) mettre au point des solutions techniques et fournir une assistance technique relatives à la mise en œuvre de la législation communautaire;

- d) elle facilite la coopération entre les États membres et la Commission dans le domaine relevant de la directive 2002/59/CE. En particulier, l'Agence:

- i) promeut la coopération entre les États riverains des zones maritimes concernées dans les domaines couverts par ladite directive;

- ii) met au point et exploite tout système d'information nécessaire pour atteindre les objectifs de la directive;

- e) elle facilite la coopération entre les États membres et la Commission dans l'élaboration, compte dûment tenu des différents systèmes juridiques existant dans les États membres, d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents maritimes répondant à des principes convenus au niveau international, en soutenant les États membres dans les activités relatives aux enquêtes portant sur des accidents maritimes graves, et en procédant à l'analyse des rapports d'enquête déjà établis sur les accidents;

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## CHAPITRE I

### OBJECTIFS ET TÂCHES

#### Article premier

#### Objectifs

1. Le présent règlement institue une Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «Agence») en vue d'assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime et de prévention de la pollution causée par les navires dans la Communauté.

2. L'Agence fournit aux États membres et à la Commission l'assistance technique et scientifique nécessaire, ainsi que des conseils spécialisés de haut niveau, afin de les aider à appliquer correctement la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires, à contrôler sa mise en œuvre et à évaluer l'efficacité des mesures déjà en vigueur.

#### Article 2

#### Tâches

Afin que les objectifs énoncés à l'article 1<sup>er</sup> soient atteints comme il se doit, l'Agence effectue les tâches suivantes:

- a) elle seconde la Commission, selon le cas, dans les travaux préparatoires à la mise à jour et à l'élaboration de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires, notamment en fonction de l'évolution de la législation internationale dans ce domaine. Cette tâche inclut l'analyse des projets de recherche réalisés dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires;

<sup>(1)</sup> JO L 136 du 31.5.1999, p. 15.

- f) elle fournit à la Commission et aux États membres des informations ainsi que des données objectives, fiables et comparables sur la sécurité maritime et sur la pollution causée par les navires, pour leur permettre de prendre les mesures nécessaires en vue d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires et d'évaluer l'efficacité des mesures en vigueur. De telles tâches incluent la collecte, l'enregistrement et l'évaluation de données techniques dans les domaines de la sécurité maritime et du trafic maritime, ainsi que dans le domaine de la pollution marine, tant accidentelle qu'intentionnelle, l'exploitation systématique des bases de données existantes, qui comprend leur enrichissement mutuel, et, le cas échéant, le développement de bases de données supplémentaires. En se fondant sur les données collectées, l'Agence aide la Commission dans la publication semestrielle des informations relatives aux navires dont l'accès aux ports de la Communauté a été refusé en application 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>. L'Agence aide également la Commission et les États membres dans leur action destinée à améliorer l'identification et la poursuite des navires responsables de déversements illicites;
- g) dans le cadre des négociations avec les États candidats à l'adhésion, l'Agence peut fournir une assistance technique à la mise en œuvre de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires. Cette tâche est effectuée en coordination avec les programmes de coopération régionale existants et inclut, le cas échéant, l'organisation d'activités de formation dans ce domaine.

#### Article 3

##### Visites dans les États membres

1. Afin de mener à bien les tâches qui lui sont confiées, l'Agence peut effectuer des visites dans les États membres, conformément à la politique définie par le conseil d'administration. Les autorités nationales des États membres facilitent le travail du personnel de l'Agence.
2. L'Agence informe l'État membre concerné de la visite prévue, de l'identité des fonctionnaires mandatés, ainsi que de la date à laquelle cette visite débute. Les fonctionnaires de l'Agence mandatés pour effectuer ces visites effectuent celles-ci sur présentation d'une décision du directeur exécutif de l'Agence spécifiant l'objet et les buts de leur mission.
3. À la fin de chaque visite, l'Agence rédige un rapport et le transmet à la Commission et à l'État membre concerné.

<sup>(1)</sup> JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 19 du 22.1.2002, p. 17).

#### Article 4

##### Transparence et protection des informations

1. Lorsqu'elle traite les demandes d'accès aux documents qu'elle détient, l'Agence applique les principes arrêtés dans le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission <sup>(2)</sup>.
2. L'Agence peut, de sa propre initiative, assurer une communication dans les domaines relevant de sa mission. Elle veille notamment à ce que le public et toute partie intéressée reçoivent rapidement des informations objectives, fiables et aisément compréhensibles concernant ses travaux.
3. Le conseil d'administration arrête les règles internes nécessaires à l'application des paragraphes 1 et 2.
4. Les informations recueillies conformément au présent règlement par la Commission et l'Agence sont soumises au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données <sup>(3)</sup>.

#### CHAPITRE II

##### STRUCTURE INTERNE ET FONCTIONNEMENT

#### Article 5

##### Statut juridique, centres régionaux

1. L'Agence est un organisme de la Communauté. Elle est dotée de la personnalité juridique.
2. Dans chaque État membre, l'Agence jouit de la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par les législations nationales. Elle peut notamment acquérir et aliéner des biens mobiliers et immobiliers et ester en justice.
3. À la demande de la Commission, le conseil d'administration peut décider, avec l'accord des États membres concernés, d'établir les centres régionaux nécessaires pour effectuer des tâches liées à surveillance de la navigation et du trafic maritime, comme le prévoit la directive 2001/59/CE.
4. L'Agence est représentée par son directeur exécutif.

<sup>(2)</sup> JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

<sup>(3)</sup> JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

*Article 6***Personnel**

1. Le statut des fonctionnaires des Communautés européennes, le régime applicable aux autres agents des Communautés européennes et les réglementations prises d'un commun accord des institutions des Communautés européennes aux fins de l'application de ce statut et de ce régime s'appliquent au personnel de l'Agence. Le conseil d'administration, en accord avec la Commission, arrête les modalités d'application nécessaires.

2. Sans préjudice de l'article 16, les compétences conférées à l'autorité investie du pouvoir de nomination par le statut, ainsi que par le régime applicable aux autres agents, sont exercées par l'Agence en ce qui concerne son propre personnel.

3. Le personnel de l'Agence est constitué de fonctionnaires affectés ou détachés par la Commission ou les États membres à titre temporaire et d'autres agents recrutés, selon les besoins, par l'Agence pour effectuer ses tâches.

*Article 7***Privilèges et immunités**

Le protocole sur les privilèges et immunités des Communautés européennes s'applique à l'Agence ainsi qu'à son personnel.

*Article 8***Responsabilité**

1. La responsabilité contractuelle de l'Agence est régie par la législation applicable au contrat en question.

2. La Cour de justice est compétente pour statuer en vertu d'une clause compromissoire contenue dans un contrat conclu par l'Agence.

3. En matière de responsabilité non contractuelle, l'Agence répare, conformément aux principes généraux communs aux droits des États membres, les dommages causés par ses services ou par ses agents dans l'exercice de leurs fonctions.

4. La Cour de justice est compétente pour connaître des litiges relatifs à la réparation des dommages visés au paragraphe 3.

5. La responsabilité personnelle des agents envers l'Agence est régie par les dispositions du statut ou du régime qui leur sont applicables.

*Article 9***Langues**

1. Les dispositions prévues par le règlement n° 1 du 15 avril 1958 portant fixation du régime linguistique de la Communauté économique européenne <sup>(1)</sup> s'appliquent en ce qui concerne l'Agence.

2. Les travaux de traduction requis pour le fonctionnement de l'Agence sont effectués par le Centre de traduction des organes de l'Union européenne.

*Article 10***Création et attributions du conseil d'administration**

1. Un conseil d'administration est créé en vertu du présent article.

2. Le conseil d'administration:

- a) nomme le directeur exécutif conformément à l'article 16;
- b) adopte, pour le 30 avril de chaque année, le rapport général de l'Agence pour l'année précédente, et le transmet aux États membres, au Parlement européen, au Conseil et à la Commission;
- c) examine, dans le cadre de l'élaboration du programme de travail, les demandes d'assistance technique émanant des États membres visées à l'article 2, point c) ii);
- d) adopte, pour le 30 octobre de chaque année, et en tenant compte de l'avis de la Commission, le programme de travail de l'Agence pour l'année à venir et le transmet aux États membres, au Parlement européen, au Conseil et à la Commission.

Ce programme de travail est adopté sans préjudice de la procédure budgétaire annuelle de la Communauté. Dans le cas où, dans un délai de quinze jours à compter de la date de son adoption, la Commission exprime son désaccord sur le programme de travail, le conseil d'administration le réexamine et l'adopte dans un délai de deux mois, éventuellement modifié, en deuxième lecture, soit à la majorité des deux tiers, y compris les représentants de la Commission, soit à l'unanimité des représentants des États membres;

<sup>(1)</sup> JO 17 du 6.10.1958, p. 385/58. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

- e) adopte le budget définitif de l'Agence avant le début de l'exercice financier, en l'ajustant, le cas échéant, en fonction de la contribution communautaire et des autres recettes de l'Agence;
- f) établit des procédures de prise de décisions par le directeur exécutif;
- g) définit une politique en matière de visites à effectuer conformément à l'article 3;
- h) exerce ses fonctions en relation avec le budget de l'Agence, conformément aux articles 18, 19 et 21;
- i) exerce l'autorité disciplinaire sur le directeur exécutif et les chefs d'unité visés à l'article 15, paragraphe 3;
- j) établit son règlement intérieur.

#### Article 11

##### Composition du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration est composé d'un représentant de chaque État membre et de quatre représentants de la Commission, ainsi que de quatre représentants des secteurs professionnels les plus concernés, nommés par la Commission et ne disposant pas du droit de vote.

Les membres du conseil d'administration sont nommés sur la base de l'expérience et des connaissances pertinentes qu'ils ont acquises dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires.

2. Chaque État membre et la Commission nomment les membres du conseil d'administration qui les représentent, ainsi qu'un suppléant, qui représentera le membre en l'absence de ce dernier.

3. La durée du mandat est de cinq ans. Ce mandat est renouvelable une fois.

4. Le cas échéant, la participation de représentants de pays tiers européens ainsi que les conditions de cette participation sont fixées par les dispositions visées à l'article 17, paragraphe 2.

#### Article 12

##### Présidence du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration élit un président et un vice-président parmi ses membres. Le vice-président remplace d'office le président lorsque celui-ci n'est pas en mesure d'assumer ses fonctions.

2. La durée du mandat du président et du vice-président est de trois ans et expire lorsque ceux-ci perdent leur qualité de membres du conseil d'administration. Ce mandat est renouvelable une fois.

#### Article 13

##### Réunions

1. Les réunions du conseil d'administration sont convoquées par son président.

2. Le directeur exécutif de l'Agence participe aux délibérations.

3. Le conseil d'administration se réunit ordinairement deux fois par an; il se réunit en outre soit à l'initiative de son président, soit à la demande de la Commission ou d'un tiers des États membres.

4. Lorsque certains points spécifiques de l'ordre du jour sont confidentiels ou qu'il existe un conflit d'intérêts, le conseil d'administration peut décider que ces points seront examinés sans la présence des membres nommés en leur capacité de représentants des secteurs professionnels les plus concernés. Les modalités d'application de cette disposition peuvent être arrêtées dans le règlement intérieur.

5. Le conseil d'administration peut inviter toute personne dont l'avis peut présenter de l'intérêt à assister à ses réunions en qualité d'observateur.

6. Les membres du conseil d'administration peuvent, sous réserve des dispositions de son règlement intérieur, être assistés par des conseillers ou par des experts.

7. Le secrétariat du conseil d'administration est assuré par l'Agence.

#### Article 14

##### Vote

1. Le conseil d'administration arrête ses décisions à la majorité des deux tiers de tous ses membres disposant du droit de vote.

2. Chaque membre dispose d'une voix. Le directeur exécutif de l'Agence ne prend pas part au vote.

En l'absence d'un membre, son suppléant peut exercer son droit de vote.

3. Le règlement intérieur fixe les modalités plus détaillées du vote, notamment les conditions dans lesquelles un membre peut agir au nom d'un autre membre.

#### Article 15

##### Fonctions et attributions du directeur exécutif

1. L'Agence est gérée par son directeur exécutif, qui est totalement indépendant dans l'exercice de ses fonctions, sans préjudice des compétences respectives de la Commission et du conseil d'administration.

2. Le directeur exécutif est investi des fonctions et pouvoirs suivants:

- a) il prépare le programme de travail et le soumet au conseil d'administration après consultation de la Commission. Il prend les dispositions nécessaires pour le mettre en œuvre. Il répond à toutes demandes d'assistance de la Commission ou d'un État membre, conformément à l'article 10, paragraphe 2, point c);
- b) il décide de la mise en œuvre des visites prévues à l'article 3, après consultation de la Commission et en fonction de la politique définie par le conseil d'administration en application de l'article 10, paragraphe 2, point g);
- c) il prend toutes les dispositions nécessaires, notamment l'adoption d'instructions administratives internes et la publication d'avis, pour assurer le fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement;
- d) il met en place un système efficace de suivi afin de pouvoir comparer les résultats de l'Agence avec ses objectifs opérationnels. Sur cette base, le directeur exécutif prépare chaque année un projet de rapport général et le soumet au conseil d'administration. Il met en place des procédures d'évaluation régulière correspondant aux normes professionnelles reconnues;
- e) il exerce à l'égard du personnel les pouvoirs visés à l'article 6, paragraphe 2;
- f) il établit des estimations des recettes et des dépenses de l'Agence, en application de l'article 18, et exécute le budget conformément à l'article 19.

3. Le directeur exécutif peut être assisté d'un ou de plusieurs chefs d'unité. En cas d'absence ou d'empêchement, un des chefs d'unité le remplace.

#### Article 16

##### Nomination du directeur exécutif

1. Le directeur exécutif de l'Agence est nommé par le conseil d'administration sur la base de son mérite et de ses capacités en matière d'administration et de gestion, ainsi que de ses compétences et de son expérience établies et utiles dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires. Le conseil d'administration arrête sa décision à la majorité des quatre cinquièmes de l'ensemble de ses membres disposant du droit de vote. La Commission peut proposer un ou plusieurs candidats.

Le pouvoir de révoquer le directeur exécutif appartient au conseil d'administration, conformément à la même procédure.

2. Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans. Ce mandat est renouvelable une fois.

#### Article 17

##### Participation de pays tiers

1. L'Agence est ouverte à la participation des pays tiers ayant passé avec la Communauté européenne des accords prévoyant l'adoption et l'application par ces pays du droit communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires.

2. Conformément aux dispositions pertinentes de ces accords, des arrangements seront mis en place pour définir les modalités de la participation de ces pays au travail de l'Agence, en particulier en ce qui concerne la nature et l'ampleur de cette participation; ces arrangements comprendront notamment des dispositions relatives aux contributions financières et au personnel.

#### CHAPITRE III

##### PRESCRIPTIONS FINANCIÈRES

#### Article 18

##### Budget

1. Les recettes de l'Agence proviennent:

- a) d'une contribution de la Communauté;
- b) des contributions éventuelles de tout pays tiers participant aux travaux de l'Agence conformément à l'article 17;
- c) des redevances pour publications, formation et tout autre service assuré par l'Agence.

2. Les dépenses de l'Agence comprennent les frais de personnel et d'administration, d'infrastructure et de fonctionnement.

3. Le directeur exécutif établit une estimation des recettes et des dépenses de l'Agence pour l'exercice budgétaire suivant, et la transmet au conseil d'administration, accompagnée d'un tableau des effectifs.

4. Les recettes et les dépenses sont équilibrées.

5. Le conseil d'administration adopte chaque année, pour le 30 avril au plus tard, le projet de budget accompagné du programme de travail provisoire, et les transmet à la Commission et aux États tiers qui participent aux travaux de l'Agence conformément à l'article 17.

Sur la base de ce projet de budget, la Commission établit les estimations correspondantes dans l'avant-projet de budget général de l'Union européenne, qu'elle soumet au Conseil conformément à l'article 272 du traité. Les plafonds des perspectives financières des Communautés fixées pour les prochaines années doivent être respectés.



6. Après l'adoption du budget général de l'Union européenne, le conseil d'administration adopte le budget et le programme de travail définitif de l'Agence en les adaptant au besoin à la contribution communautaire. Il les transmet sans délai à la Commission, à l'autorité budgétaire et aux pays tiers qui participent aux travaux de l'Agence.

#### Article 19

### Exécution et contrôle du budget

1. Le directeur exécutif exécute le budget de l'Agence.
2. Le contrôle de l'engagement et du paiement de toutes les dépenses, ainsi que le contrôle de l'existence et du recouvrement de toutes les recettes de l'Agence sont assurés par le contrôleur financier de la Commission.
3. Le 31 mars de chaque année au plus tard, le directeur exécutif soumet à la Commission, au conseil d'administration et à la Cour des comptes les comptes détaillés de toutes les recettes et dépenses de l'exercice précédent.

La Cour des comptes examine ces comptes conformément à l'article 248 du traité. Elle publie chaque année un rapport sur les activités de l'Agence.

4. Le Parlement européen, sur recommandation du conseil d'administration, donne décharge au directeur exécutif de l'Agence sur l'exécution du budget.

#### Article 20

### Lutte contre la fraude

1. Aux fins de lutte contre la fraude, la corruption et autres actes illégaux, le règlement (CE) n° 1073/1999 s'applique sans restriction à l'Agence.
2. L'Agence adhère à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes internes effectuées par l'OLAF et arrête immédiatement les dispositions appropriées applicables à tout son personnel.
3. Les décisions de financement et les accords et instruments d'application qui en découlent prévoient expressément que la Cour des comptes et l'OLAF peuvent, au besoin, effectuer un contrôle sur place auprès des bénéficiaires des crédits de l'Agence ainsi qu'auprès des organismes distributeurs.

#### Article 21

### Dispositions financières

Le conseil d'administration arrête, avec l'accord de la Commission et après avis de la Cour des comptes, le règlement financier de l'Agence. Ce règlement spécifie notamment la procédure à suivre pour l'établissement et l'exécution du budget de l'Agence, conformément à l'article 142 du règlement financier du 21 décembre 1977 applicable au budget général des Communautés européennes <sup>(1)</sup>.

#### CHAPITRE IV

### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 22

### Évaluation

1. Dans les cinq ans qui suivent l'entrée en fonctions de l'Agence, le conseil d'administration commande une évaluation extérieure indépendante de la mise en œuvre du présent règlement. La Commission tient à la disposition de l'Agence toute information que celle-ci jugera pertinente pour entreprendre cette évaluation.
2. Cette évaluation examine les incidences que le présent règlement, l'Agence et ses méthodes de travail auront eues sur la mise en place d'un niveau élevé de sécurité maritime et de prévention de la pollution causée par les navires. Le conseil d'administration délivre, pour ce faire, un mandat spécifique, en accord avec la Commission et après consultation des parties intéressées.
3. Le conseil d'administration reçoit cette évaluation et émet des recommandations, qu'il transmet à la Commission, concernant la modification du règlement, l'Agence et ses méthodes de travail. Les résultats de l'évaluation aussi bien que les recommandations sont transmis par la Commission au Parlement européen et au Conseil et sont publiés.

#### Article 23

### Commencement des activités de l'Agence

L'Agence est opérationnelle dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

#### Article 24

### Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

<sup>(1)</sup> JO L 356 du 31.12.1977, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE, CECA, Euratom) n° 762/2001 (JO L 111 du 20.4.2001, p. 1).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Luxembourg, le 27 juin 2002.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

P. COX

*Par le Conseil*

*Le président*

M. ARIAS CAÑETE

---

**DIRECTIVE 2002/59/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 27 juin 2002****relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil**

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.

- (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

<sup>(1)</sup> JO C 120 E du 24.4.2001, p. 67 et JO C 362 E du 18.12.2001, p. 255.

<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 (JO C 53 E du 28.2.2002, p. 304), position commune du Conseil du 19 décembre 2001 (JO C 58 E du 5.3.2002, p. 14) et décision du Parlement européen du 10 avril 2002 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 25 juin 2002.

<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).

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

- 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.
- (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, 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'une autorité compétente désignée par 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 ou 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 convient qu'elle en avise le capitaine du navire qui souhaite entrer dans le port concerné ou en sortir et elle peut prendre toute autre mesure appropriée. Sans préjudice de l'obligation de porter assistance aux navires en détresse, ces mesures peuvent inclure l'interdiction d'entrer dans le port ou de le quitter, jusqu'au retour à une situation normale. En cas de risque pour la sécurité ou de risque de pollution et compte tenu de la situation spécifique du port concerné, l'autorité compétente peut recommander aux navires de ne pas quitter le port. Si le capitaine choisit de quitter le port, il le fait en tout état de cause sous sa propre responsabilité et il convient qu'il précise les raisons de sa décision.
- (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 leurs ports ou dans tout autre endroit protégé dans les meilleures conditions possibles. Lorsque cela s'avère nécessaire et faisable, il convient que ces plans incluent la fourniture de moyens et d'installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et le combat contre la pollution. Il convient que les ports accueillant un navire en détresse puissent compter sur une prompte indemnisation des frais et dommages éventuels entraînés par cette opération. Aussi convient-il que la Commission examine les possibilités d'établir un système de compensation adéquat pour les ports de la Communauté accueillant un navire en détresse et d'exiger que les navires voulant pénétrer dans un port communautaire soient correctement assurés.
- (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>.
- (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 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,

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

- «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 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 l'OMI de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac,
  - «recueil BC», le recueil de l'OMI de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac,
  - «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 A.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, 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 de l'OMI sur les accidents et incidents maritimes.
- 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 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

#### 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

SOLAS et exploité par un ou plusieurs États, dont l'un au moins est un État membre, utilisent le système conformément aux directives et 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 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 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 installations à terre nécessaires à la mise en œuvre de la pré-

sente 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 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 5 août 2002.

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 incidents maritimes de l'OMI lorsqu'ils procèdent à une enquête sur un accident ou incident maritime impliquant un navire visé par la présente directive. Les États membres coopèrent aux enquêtes sur des accidents et incidents maritimes impliquant des navires battant leur pavillon.

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



## 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.

*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 notifié, 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 notifié 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 utili-

sation 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.

la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 relative au contrôle des navires 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.

### TITRE III

### Article 17

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

#### Signalement des incidents et accidents en mer

### Article 16

#### Transmission d'informations concernant certains navires

1. Les navires répondant aux critères énoncés 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

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 déficiences 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 déféctuosité 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.

<sup>(1)</sup> JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 19 du 22.1.2002, p. 17).

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 les autorités compétentes désignées par les États membres estiment, lorsque les conditions météorologiques ou l'état de la mer sont exceptionnellement défavorables, qu'il existe un risque grave de pollution de leurs zones maritimes ou côtières ou des zones maritimes ou côtières d'autres États ou que la vie humaine est menacée:

- a) elles devraient fournir, lorsque cela est possible, au capitaine d'un navire qui se trouve dans la zone portuaire concernée et souhaite pénétrer dans ce port ou en sortir toutes les informations sur les conditions météo-océaniques et, le cas échéant et lorsque cela est possible, sur le risque que celles-ci peuvent présenter pour son navire ainsi que pour la cargaison, l'équipage et les passagers de celui-ci;
- b) elles peuvent prendre, sans préjudice du devoir d'assistance aux navires en détresse, et conformément à l'article 20, toutes les autres mesures appropriées, qui peuvent inclure une recommandation ou une interdiction, visant soit un navire particulier soit les navires en général, d'entrer dans le port ou d'en sortir dans les zones touchées, jusqu'à ce qu'il ait été établi qu'il n'existe plus de risque pour la vie humaine et/ou l'environnement;
- c) elles prennent des mesures appropriées pour limiter autant que possible ou, au besoin, interdire le ravitaillement en combustible des bateaux dans leurs eaux territoriales.

2. Le capitaine informe la compagnie des mesures appropriées ou recommandations visées au paragraphe 1. Celles-ci ne préjugent cependant pas de la décision du capitaine prise sur la base de son appréciation de professionnel conformément à la convention SOLAS. Lorsque la décision prise par le capitaine du navire n'est pas conforme aux mesures visées au paragraphe 1, il informe les autorités compétentes des raisons de sa décision.

3. Les mesures appropriées ou 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. Lorsque les États membres le jugent nécessaire et faisable, les plans comportent des arrangements pour la fourniture de moyens et d'installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution.

Les plans pour l'accueil des navires en détresse sont rendus disponibles sur demande. Les États membres informent la Commission au plus tard le 5 février 2004 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 liai-

sons 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 5 février 2007, 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, 22, 23 et 25. 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.

3. La Commission examine la nécessité et la faisabilité de mesures, au niveau communautaire, visant à faciliter le recouvrement ou le remboursement des frais et dommages encourus lors de l'accueil de navires en détresse, y compris les exigences appropriées en matière d'assurances et autres mesures de sécurité financière.

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 5 février 2007.

#### 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 5 février 2004. 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 5 février 2004.

*Article 31*

Fait à Luxembourg, le 27 juin 2002.

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.

*Par le Parlement européen**Le président*

P. COX

*Par le Conseil**Le président*

M. ARIAS CAÑETE

## 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 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- 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 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- 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 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI.

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 électrotechnique 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 5 août 2002;
- 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 5 août 2002.

2. Les navires appartenant aux catégories visées 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.

---

---

<sup>(1)</sup> 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 l'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 terme 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 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 la directive 2000/59/CE du Parlement 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.
-