Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B**

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

(JO L 247 du 5.10.1993, p. 19)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Directive 96/39/CE de la Commission du 19 juin 1996	L 196	7	7.8.1996
►**M2**	►**C1** Directive 97/34/CE de la Commission du 6 juin 1997 ◄	L 158	40	17.6.1997

Rectifiée par:

►**C1** Rectificatif, JO L 162 du 19.6.1997, p. 56 (97/34/CE)

▼B

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

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission [1],

vu l'avis du Parlement européen [2],

vu l'avis du Comité économique et social [3],

considérant que le volume des transports de marchandises dangereuses ou polluantes par voie maritime ne cesse d'augmenter, ce qui entraîne un accroissement du risque d'accidents graves qui continuent de survenir;

considérant qu'il paraît nécessaire de prendre toutes les mesures appropriées pour éviter les circonstances susceptibles d'entraîner des accidents de ce type et pour limiter les dommages qu'ils occasionnent lorsqu'ils surviennent; que, à cette fin, les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant doivent respecter des conditions minimales;

considérant qu'une meilleure information pourrait contribuer à prévenir et à minimiser les accidents; qu'une meilleure information permettra également aux autorités compétentes de prendre les précautions nécessaires en ce qui concerne les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant;

considérant que, conformément aux conventions SOLAS et MARPOL, des informations doivent être fournies aux autorités compétentes sur la nature et la localisation des marchandises dangereuses ou polluantes qui sont à bord des navires;

considérant que certains services réguliers peuvent être exemptés de la fourniture de telles informations;

considérant que, dans le but de réduire le risque d'accidents, il convient de mettre l'accent sur certaines règles de navigation;

considérant que la résolution A 648 (16) de l'Organisation maritime internationale (OMI) «prie instamment les gouvernements membres de s'assurer que les systèmes de comptes rendus de navires et les prescriptions en matière de notification respectent autant que possible les principes généraux énoncés à l'annexe de la présente résolution»;

considérant que, à cette fin, les autorités compétentes doivent, en cas d'incident ou de circonstances survenus en mer et faisant courir un risque à leur littoral ou à des intérêts voisins, recevoir du capitaine du navire concerné notification immédiate de l'incident et de la présence à bord de marchandises dangereuses ou polluantes de manière à permettre à ces autorités de prendre toutes les mesures nécessaires;

considérant que, en outre, la présente directive rappelle les mesures que les États membres peuvent prendre en vertu du droit international;

---

(1) JO nº C 147 du 14. 6. 1989, p. 3.
JO nº C 294 du 24. 11. 1990, p. 12.

(2) JO nº C 175 du 16. 7. 1990, p. 41.
JO nº C 255 du 20. 9. 1993.

(3) JO nº C 329 du 20. 12. 1989, p. 20.

▼B

considérant que les conventions SOLAS et MARPOL obligent tout navire à informer les autres navires et les autorités de l'État côtier de tout danger pour le navire lui-même, pour d'autres navires et pour la navigation maritime ainsi que de tout rejet illicite ou anormal, en réalité ou selon toute vraisemblance, de substances polluantes; qu'il semble approprié que les autorités compétentes signalent au besoin par radio les informations qui leur ont été transmises;

considérant que chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que ces informations soient pleinement exploitées;

considérant qu'un tel échange d'informations nécessite une coopération adéquate entre les autorités de tous les États membres de la Communauté, les chargeurs, les exploitants des navires, les capitaines et les pilotes;

considérant que la mise en œuvre de la directive peut nécessiter l'introduction de certaines modifications qui seront arrêtées par la Commission assistée par un comité ou, dans certains cas, par le Conseil même;

considérant que la Commission soumettra de nouvelles propositions visant à compléter le système instauré par la présente directive;

considérant que la présente directive abroge la directive 79/116/CEE du Conseil, du 21 décembre 1978, relative aux conditions minimales exigées pour certains navires-citernes entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou en sortant [1];

considérant que la présente directive n'affecte pas le droit des États membres d'imposer des exigences supplémentaires en ce qui concerne les navires,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour que les capitaines ou les exploitants de navires à destination d'un port maritime de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis, ainsi que les chargeurs de ces marchandises, respectent les conditions minimales requises d'eux en vertu de la présente directive.

2. La présente directive ne s'applique pas:

a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;

b) aux soutes, à l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «exploitants», les armateurs, affréteurs, gérants ou agents du navire;

b) «navire», tout bateau transporteur de marchandises, navire-citerne transportant des hydrocarbures, des produits chimiques ou gazeux ou tout bateau de passagers à destination d'un port de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, en vrac ou en colis;

c) «marchandises dangereuses», les marchandises mentionnées dans le code IMDG, au chapitre 17 du recueil IBC et au chapitre 19 du recueil IGC;

[1] JO nº L 33 du 8. 2. 1979, p. 33. Directive modifiée par la directive 79/1034/CEE (JO nº L 315 du 11. 12. 1979, p. 16).

▼B

d) «marchandises polluantes»:

— les hydrocarbures tels que définis à l'annexe 1 de la convention MARPOL,

— les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe 2 de la convention MARPOL,

— les substances nuisibles telles que définies à l'annexe 3 de la convention MARPOL;

e) «MARPOL», la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 tels qu'ils sont ►**M1** en vigueur au 1er janvier 1996 ◄;

f) «code IMDG», le code maritime international des marchandises dangereuses ►**M2** en vigueur au 1er janvier 1997 ◄;

g) «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, ►**M1** en vigueur au 1er janvier 1996 ◄;

h) «recueil IGC», le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, de l'OMI, ►**M1** en vigueur au 1er janvier 1996 ◄;

i) «résolution A 648(16) de l'OMI», la résolution 648(16) de l'Organisation maritime internationale adoptée par l'assemblée lors de sa seizième session, du 19 octobre 1989, et 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», en vigueur au moment de l'adoption de la présente directive;

j) «autorités compétentes», les autorités et les organisations désignées par les États membres conformément à l'article 3;

k) «chargeur», toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur.

Article 3

Chaque État membre désigne les autorités compétentes destinataires des informations et notifications prévues dans la présente directive et il informe la Commission de cette désignation.

La Commission publie la liste des autorités compétentes désignées par les États membres et leurs liens de communication.

Article 4

Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire que si le capitaine ou l'exploitant a reçu une déclaration mentionnant l'appellation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, les numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, les classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC, les quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs, les marques d'identification de celles-ci/de ceux-ci.

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

▼B

Article 5

1. Chaque État membre prend les dispositions nécessaires pour appliquer les conditions prévues dans les paragraphes figurant ci-après à tout navire.

2. L'exploitant d'un navire quittant un port d'un État membre notifie, avant l'appareillage du navire, toutes les informations mentionnées à l'annexe I à l'autorité compétente de cet État membre.

3. L'exploitant d'un navire venant d'un port situé hors de la Communauté et faisant route vers un port situé dans la Communauté ou devant mouiller dans les eaux territoriales d'un État membre notifie, pour pouvoir entrer dans ce port ou mouiller dans ces eaux territoriales, lorsqu'il quitte le port de chargement, toutes les informations mentionnées à l'annexe I à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel est situé le premier port de destination ou de mouillage.

4. Les États membres peuvent exempter les services réguliers d'une durée inférieure à une heure de l'application des paragraphes 2 et 3. La Commission peut, à la demande d'un État membre, accepter une prolongation raisonnable de cette durée.

Dans ce cas, les informations prévues à l'annexe I doivent à tout moment être fournies par l'exploitant à la demande des autorités des États membres de départ ou de destination.

5. Les navires entrant dans un port situé dans un État membre ou en sortant doivent, conformément à la réglementation nationale de cet État membre:

a) utiliser les services fournis par les services locaux d'aide au trafic maritime (VTS), lorsqu'ils existent;

b) recourir aux services de pilotage.

Article 6

1. Chaque État membre exige, en cas d'incident ou de circonstances survenus en mer et faisant courir un risque à son littoral ou à des intérêts connexes, que le capitaine du navire concerné au moins notifie immédiatement à l'autorité compétente de l'État membre concerné les détails de l'incident et les informations visées à l'annexe I.

L'autorité compétente peut considérer que l'obligation de fournir les informations visées à l'annexe I est remplie si le navire indique quelle est l'autorité compétente qui, dans la Communauté, détient les informations requises en vertu de l'article 5.

2. La notification prévue au paragraphe 1 est effectuée conformément à la résolution A 648(16) de l'OMI et elle est faite au moins dans toutes les circonstances visées dans cette résolution.

3. L'annexe III expose les mesures que les États membres peuvent prendre en vertu du droit international.

Article 7

Les articles 5 et 6 n'affectent pas l'application d'exigences en vigueur imposées en vertu de conventions internationales ou par des régimes nationaux de notification portuaire.

Article 8

1. Le capitaine du navire remplit avec exactitude et soin une fiche de contrôle telle qu'elle est décrite à l'annexe II de la présente directive et la remet pour information au pilote et, sur demande, à l'autorité compétente.

2. Les pilotes intervenant pour l'accostage, l'appareillage ou la manœuvre d'un navire informent sans tarder l'autorité compétente chaque fois qu'ils ont connaissance de défauts susceptibles de nuire à la sécurité de la navigation du navire.

▼B

Article 9

Au besoin, l'autorité compétente de l'État membre concerné signale par radio dans les secteurs concernés tout incident notifié conformément à l'article 6 paragraphe 1 et informe de la présence de tout navire qui constitue une menace pour la navigation.

Article 10

Les autorités compétentes détenant les informations notifiées conformément à l'article 5 et à l'article 6 paragraphe 1 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.

Un État membre dont les autorités compétentes sont informées, en vertu de la présente directive ou d'une autre manière, de faits entraînant ou accroissant, pour un autre État membre, le risque de voir mises en danger certaines zones maritimes et côtières, prend les mesures appropriées pour en informer l'État membre concerné aussitôt que possible.

Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que soient pleinement exploités les rapports que les navires sont tenus de lui transmettre en cas d'incident risquant de causer des dommages très graves.

Article 11

La présente directive peut être modifiée conformément à la procédure prévue à l'article 12 en vue:

— d'appliquer, aux fins de la présente directive, les modifications ultérieures qui sont entrées en vigueur en ce qui concerne la convention et les codes, recueils et résolutions internationaux mentionnés à l'article 2 points e), f), g), h) et i),

— d'adapter la mise en œuvre de la présente directive au progrès scientifique et technique, sans en élargir le champ d'application.

Article 12

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

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

Si à l'expiration d'un délai de huit semaines à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

Article 13

1. La Commission soumet au Conseil, au plus tard le 31 décembre 1995, un rapport, le cas échéant assorti de propositions, concernant la mise en œuvre de la présente directive.

▼B

2. La Commission présente également, dès que possible, et en tout état de cause au plus tard le 31 décembre 1993, de nouvelles propositions visant à mettre en place un système de notification plus complet pour la Communauté. Ces propositions peuvent également viser les navires transitant le long des côtes des États membres et prévoir des systèmes électroniques d'échanges de données entre les navires et les installations à terre.

Article 14

1. Les États membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard douze mois après l'adoption de la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent ces mesures, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités selon lesquelles cette référence est faite sont définies par les États membres.

3. Les obligations découlant de la présente directive prennent effet vingt-quatre mois après l'adoption de la présente directive.

4. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard douze mois après l'adoption de la présente directive, le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

En outre, ces dispositions sont communiquées au secteur maritime par les services nationaux d'avertissement et d'information.

Article 15

La directive 79/116/CEE du Conseil est abrogée vingt-quatre mois après l'adoption de la présente directive.

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼B

ANNEXE I

Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes

(Article 5)

1. Nom et code d'appel du navire
2. Nationalité du navire
3. Longueur et tirant d'eau du navire
4. Port de destination
5. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente
6. Heure probable d'appareillage
7. Itinéraire envisagé
8. Appellation 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, quantités de ces marchandises et leur emplacement dans le navire et, si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs, les marques d'identification de celles-ci/de ceux-ci
9. 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

▼B

ANNEXE II

FICHE DE CONTRÔLE POUR LES NAVIRES

(Article 6 paragraphe 3, article 8 et annexe III)

A. **Identification du navire**

Nom du navire : ..... Armateur : ..... Année de construction : .....

Pavillon : ..... Code d'appel : ..... Jauge brute : .....

Port d'attache : ..... Longueur hors tout : .....

Code d'appel international du navire, s'il existe : .....

Société de classification : .....

Signe de classification du navire : ..... Coque : ..... Machines : .....

Machine de propulsion : ..... Puissance : .....

Agent : .....

Tirant d'eau : ..... Avant : ..... Milieu : ..... Arrière : .....

Volume/masse du chargement dangereux ou polluant : .....

B. **Équipement de sécurité**

	En parfait état de marche		
	Oui	Non	Défauts
1. *Construction et équipement technique*			
Machines principales et auxiliaires	☐	☐	.....
Gouvernail principal	☐	☐	.....
Gouvernail auxiliaire	☐	☐	.....
Système d'ancrage	☐	☐	.....
Appareils fixes d'extinction d'incendie	☐	☐	.....
Dispositif à gaz inerte (le cas échéant)	☐	☐	.....

▼B

	En parfait état de marche		
	Oui	Non	Défauts
2. *Équipement de navigation*			
Caractéristiques de manœuvre disponibles	☐	☐	.....
Premier radar	☐	☐	.....
Deuxième radar	☐	☐	.....
Boussole gyroscopique	☐	☐	.....
Compas-étalon magnétique	☐	☐	.....
Radiogoniomètre	☐	☐	.....
Écho-sonde	☐	☐	.....
Autres moyens électroniques permettant de déterminer la position	☐	☐	.....
3. *Équipement radio*			
Dispositif radiotélégraphique	☐	☐	.....
Dispositif radiotéléphonique (VHF)	☐	☐	.....

C. **Documents**

	Certificats/documents valides à bord	
	Oui	Non
Certificat de sécurité de construction pour navires de charge	☐	☐
Certificat de sécurité de l'équipement pour navires de charge	☐	☐
Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navires de charge	☐	☐
Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navires de charge	☐	☐
Certificat de franc-bord	☐	☐
Certificat de classification	☐	☐
Certificat d'assurance contre les risques de pollution	☐	☐
Certificat SOLAS relatif aux marchandises dangereuses	☐	☐
Certificat de sécurité passagers	☐	☐
Registre des hydrocarbures/chargements dûment complété	☐	☐
Certificat (international) d'aptitude pour le transport en vrac de produits chimiques dangereux	☐	☐
Certificat (international) d'aptitude pour le transport en vrac de gaz liquéfiés	☐	☐
Certificat (international) pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP)	☐	☐
Certificat (international) de prévention de la pollution pour le transport en vrac de substances liquides nocives	☐	☐

▼B

D. **Équipage de bord**

	Oui	Non	Titre professionnel d'aptitude (désignation précise avec n°)	Délivré par (autorité compétente)	À (localité/pays)
Capitaine	☐	☐	.....	.....	.....
Premier officier	☐	☐	.....	.....	.....
Second officier	☐	☐	.....	.....	.....
Troisième officier	☐	☐	.....	.....	.....
Chef mécanicien	☐	☐	.....	.....	.....
Premier officier mécanicien	☐	☐	.....	.....	.....
Second officier mécanicien	☐	☐	.....	.....	.....
Troisième officier mécanicien	☐	☐	.....	.....	.....
Opérateur radio	☐	☐	.....	.....	.....
Total des autres membres de l'équipage :			sur le pont :	dans la salle des machines :	
			.....	.....	
Pilote hauturier pris à bord	☐	☐	.....	.....	.....

....

Date — Signature du capitaine ou, en cas d'empêchement, de son remplaçant

▼B

ANNEXE III

Mesures que les États membres peuvent prendre en vertu du droit international

(Article 6 paragraphe 3)

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 6 paragraphes 1 et 2, affectant un navire relevant du champ d'application de la présente directive, l'autorité compétente de l'État membre concerné estime, dans le cadre du droit international [1], qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre, ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut, notamment:

— restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire,

— demander au capitaine de fournir les informations pertinentes de la fiche de contrôle dont le modèle est reproduit à l'annexe II de la présente directive, et de confirmer qu'une copie de la liste, du manifeste ou du plan de chargement approprié visés au point 9 de l'annexe I se trouve à bord.

[1] — Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS), 1983, article 221.
— Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969, articles I, II, III et V.
— Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, 1973, articles I et II.