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

►**B** **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

(JO L 208 du 5.8.2002, p. 10)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009	L 131	101	28.5.2009
►**M2**	Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009	L 131	114	28.5.2009

▼B

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 ([1]),

vu l'avis du Comité économique et social ([2]),

vu l'avis du Comité des régions ([3]),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([4]),

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 ([5]) 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 ([6]) 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 consé-

([1]) JO C 120 E du 24.4.2001, p. 67 et JO C 362 E du 18.12.2001, p. 255.
([2]) JO C 221 du 7.8.2001, p. 54.
([3]) JO C 357 du 14.12.2001, p. 1.
([4]) 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.
([5]) 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).
([6]) JO C 271 du 7.10.1993, p. 1.

▼B

quences sur le milieu marin et côtier, l'économie et la santé des populations locales. L'efficacité du trafic maritime, et en particulier de la gestion des escales des navires dans les ports, dépend également de préavis d'arrivée donnés suffisamment longtemps à l'avance par les navires.

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

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

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

(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.

▼B

(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 auto-

▼B

rités 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'emport 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 ([1]).

(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 sauve-

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

tage, 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. ►M1 Sauf disposition contraire, 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;

▼M1

c) aux soutes des navires d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les navires destinés à être utilisés à bord.

▼B

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) ►M1 «instruments internationaux pertinents» les instruments suivants, dans leur version actualisée: ◄

— «Marpol», la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978,

— «SOLAS», la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents, la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires,

— la convention internationale de 1969 sur 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,

▼B

— «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»;

▼M1

— «résolution A.917 (22) de l'OMI», la résolution 917 (22) de l'Organisation maritime internationale intitulée «Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS)», telle que modifiée par la résolution A.956 (23) de l'OMI;

— «résolution A.949 (23) de l'OMI», la résolution 949 (23) de l'Organisation maritime internationale portant «Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance»;

— «résolution A.950 (23) de l'OMI», la résolution 950 (23) de l'Organisation maritime internationale intitulée «Services d'assistance maritime (MAS)»;

— «directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime», les directives annexées à la résolution LEG.3(91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296e session du 12 au 16 juin 2006;

▼B

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»:

▼B

— 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 cargaisont», 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;

▼M1

k) «autorités compétentes», les autorités et les organisations désignées par les États membres pour exercer les fonctions prévues par la présente directive;

▼B

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;

▼M1

s) «SafeSeaNet», le système communautaire d'échange d'informations maritimes élaboré par la Commission en collaboration avec les États membres afin d'assurer la mise en œuvre de la législation communautaire;

t) «service régulier», une série de traversées organisée de façon à desservir deux mêmes ports ou davantage, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable;

▼M1

u) «navire de pêche», tout navire équipé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes;

v) «navire ayant besoin d'assistance», sans préjudice des dispositions de la convention SAR sur le sauvetage des personnes, un navire se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du navire ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation;

w) «LRIT», un système d'identification et de suivi à distance des navires conformément à la règle SOLAS V/19-1.

▼B

TITRE I

SIGNALEMENT ET SUIVI DES NAVIRES

Article 4

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

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

a) au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou

b) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou

c) si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.

2. Les navires venant d'un port situé en dehors de la Communauté et faisant route vers un port d'un État membre qui transportent des marchandises dangereuses ou polluantes satisfont aux obligations en matière de notification prévues à l'article 13.

Article 5

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

1. L'État membre concerné assure un suivi et prend toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que tous les navires pénétrant dans la zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des navires, adopté par l'OMI conformément à la règle 11 du chapitre V de la convention SOLAS et exploité par un ou plusieurs États, dont l'un au moins est un État membre, conformément aux directives et 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.

▼B

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.

▼M1

Article 6 bis

Utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS) par les navires de pêche

Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, battant pavillon d'un État membre et immatriculé dans la Communauté, ou en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales d'un État membre, ou débarquant ses captures dans le port d'un État membre est équipé, conformément au calendrier figurant à l'annexe II, partie I, point 3, d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI.

Les navires de pêche équipés de l'AIS maintiennent celui-ci en fonctionnement à tout moment. Dans des circonstances exceptionnelles, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de son navire.

Article 6 ter

Utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à distance (LRIT)

1. Les navires auxquels la règle SOLAS V/19-1 et les normes de performance et exigences opérationnelles adoptées par l'OMI s'appliquent, sont dotés d'un équipement LRIT conforme à ladite règle, lorsqu'ils font escale dans le port d'un État membre.

Les États membres et la Commission coopèrent en vue d'établir les exigences concernant l'installation d'équipement de transmission des informations LRIT à bord des navires effectuant des parcours dans les eaux couvertes par des stations fixes d'AIS des États membres, et soumet à l'OMI toute mesure jugée opportune.

2. La Commission coopère avec les États membres pour créer un centre européen de données LRIT chargé de traiter les informations de l'identification et du suivi à distance.

▼B

Article 7

Utilisation des systÉmes d'organisation du trafic

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

▼B

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 présente directive est mené à bien d'ici la fin de 2007. Les États membres veillent à ce que les équipements appropriés pour relayer les informations et procéder à leur échange entre les systèmes nationaux des États membres soient opérationnels un an après au plus tard.

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

Article 10

Systèmes d'enregistreurs des données du voyage

1. Les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que les navires faisant escale dans un port d'un État membre soient pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage (VDR) conformément aux modalités décrites à l'annexe II, point II. Les exemptions accordées, le cas échéant, aux transbordeurs rouliers ou 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

▼B

obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse ([1]), 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.

▼M2

———————

▼B

TITRE II

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

▼M1

Article 12

Exigences d'information concernant le transport de marchandises dangereuses

1. 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 le port d'un État membre que si le capitaine ou l'exploitant a reçu avant que les marchandises soient chargées à bord une déclaration comportant les informations suivantes:

a) les informations énumérées à l'annexe I, point 2;

b) pour les substances visées à l'annexe I de la convention Marpol, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits y compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 °C et la densité à 15 °C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC. 150 (77) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité;

c) les numéros d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physicochimiques des produits et sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

2. Les navires en provenance d'un port extracommunautaire faisant escale dans le port d'un État membre et ayant à bord des marchandises dangereuses ou polluantes ont en leur possession une déclaration, fournie par le chargeur, contenant les informations exigées en vertu du paragraphe 1, points a), b) et c).

3. Il est du devoir et de la responsabilité du chargeur de fournir une telle déclaration au capitaine ou à l'exploitant et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au paragraphe 1.

([1]) JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

▼B

Article 13

Notification des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire, quelles que soient ses dimensions, transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et quittant un port d'un État membre notifie, au plus tard au moment de l'appareillage, les informations visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente désignée par cet État membre.

2. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire, quelles que soient ses dimensions, transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, venant d'un port situé en dehors de la Communauté et faisant route vers un port d'un État membre ou devant mouiller dans les eaux territoriales d'un État membre notifie les informations visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel est situé le premier port de destination ou de mouillage, au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination ou le lieu de mouillage est connu, si cette information n'est pas disponible au moment du départ.

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

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

4. L'exploitant, l'agent ou le capitaine du navire doit communiquer les informations relatives à la cargaison visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité portuaire ou à l'autorité compétente.

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

Article 14

Échange informatisé de données entre États membres

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

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

a) l'échange de données doit être effectué par voie électronique et doit permettre la réception et le traitement de messages notifiés conformément à l'article 13;

b) le système doit permettre la transmission des informations 24 heures sur 24;

▼M1

c) sur demande, en utilisant SafeSeaNet, et si nécessaire aux fins de la sécurité et de la sûreté maritimes ou de la protection de l'environnement marin, les États membres sont capables d'envoyer sans délai des informations concernant le navire et concernant les marchandises

▼M1

dangereuses ou polluantes se trouvant à bord, aux autorités compétentes nationales et locales d'un autre État membre.

Article 15

Exemptions

1. Les États membres peuvent exempter les services réguliers assurés entre des ports situés sur leur territoire des exigences énoncées aux articles 4 et 13, pour autant que les conditions suivantes ont été remplies:

a) la compagnie exploitant ces services réguliers 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 prévues à l'annexe I, point 1, ou point 3, selon le cas, sont tenues à la disposition de l'autorité compétente à sa demande. La compagnie établit un système interne qui garantit, 24 heures sur 24, la transmission sous forme électronique et sans délai de ces informations à l'autorité compétente, conformément à l'article 4, paragraphe 1, ou à l'article 13, paragraphe 4, selon le cas;

c) toute différence par rapport à l'heure d'arrivée probable au port de destination ou à la station de pilotage, égale ou supérieure à trois heures, est notifiée au port de destination ou à l'autorité compétente conformément à l'article 4 ou à l'article 13, selon le cas;

d) des exemptions ne sont accordées qu'à des navires déterminés pour ce qui concerne un service spécifique.

Aux fins du premier alinéa, le service n'est réputé être un service régulier que s'il est prévu de l'assurer pendant un mois au minimum.

Les exemptions aux exigences des articles 4 et 13 sont limitées à des voyages d'une durée maximale prévue de douze heures.

2. Quand un service régulier international est exploité entre deux ou plusieurs pays, dont au moins un État membre, chacun des États membres concernés peut demander aux autres États membres d'accorder une exemption à 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 énoncées au paragraphe 1.

3. Les États membres vérifient périodiquement que les conditions énoncées 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 bénéfice de l'exemption à la partie concernée.

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

▼B

TITRE III

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

Article 16

Transmission d'informations concernant certains navires

1. Les navires répondant aux critères énoncés ci-dessous sont considérés comme navires présentant un risque potentiel pour la navigation

▼B

ou une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement:

a) les navires qui, au cours de leur voyage:

— ont été victimes d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 17, ou

— ont enfreint des exigences de notification et de rapport prévues par la présente directive, ou

— ont enfreint les règles applicables dans les systèmes d'organisation du trafic et les STM placés sous la responsabilité d'un État membre;

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

c) les navires ayant fait l'objet d'un refus d'accès dans les ports des États membres ou d'un rapport ou d'une notification d'un État membre conformément à l'annexe I, point 1, de la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 relative au contrôle des navires par l'État du port ([1]);

▼M1

d) les navires qui n'ont pas procédé à la notification ou ne disposent pas des certificats d'assurance ou des garanties financières prévus par la législation communautaire ou par la réglementation internationale;

e) les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies apparentes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer un risque pour l'environnement.

▼B

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.

Article 17

Signalement des incidents et accidents en mer

1. Sans préjudice du droit international et en vue de permettre la prévention ou l'atténuation de tout risque significatif pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement, les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures appropriées pour veiller à ce que le capitaine d'un navire naviguant dans leur zone de recherche et de sauvetage, leur zone économique exclusive ou une zone équivalente signale immédiatement au centre côtier géographiquement compétent:

a) tout incident ou accident portant atteinte à la sécurité du navire, tel qu'abordage, échouement, avarie, défaillance ou panne, envahisse-

([1]) 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).

▼B

ment ou ripage de cargaison, toutes défectuosités dans la coque ou défaillances de structure;

b) tout incident ou accident qui compromet la sécurité de la navigation, tel que défaillances susceptibles d'affecter les capacités de manœuvre ou de navigation du navire, ou toute défectuosité affectant les systèmes de propulsion ou appareils à gouverner, l'installation de production d'électricité, les équipements de navigation ou de communication;

c) toute situation susceptible de conduire à une pollution des eaux ou du littoral d'un État membre, telle qu'un rejet ou un risque de rejet de produits polluants à la mer;

d) toute nappe de produits polluants, et tout conteneur ou colis dérivant observé en mer.

2. Le message de signalement transmis en application du paragraphe 1 comporte au minimum l'identité du navire, sa position, le port de départ, le port de destination, le cas échéant l'adresse permettant d'obtenir des informations sur les marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord, le nombre de personnes à bord, les détails de l'incident ainsi que toute information pertinente visée par la résolution A.851 (20) de l'OMI.

Article 18

Mesures en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables

1. Si 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.

▼M1

Article 18 bis

Mesures en cas de risques liés à l'état des glaces

1. Si les autorités compétentes estiment, compte tenu de l'état des glaces, qu'il existe un risque important pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou pour la protection de leurs zones maritimes ou côtières ou de celles d'autres États:

a) elles fournissent aux capitaines des navires qui se trouvent dans une zone relevant de leur juridiction ou qui ont l'intention d'entrer dans un de leurs ports, ou d'en sortir, les informations appropriées sur l'état des glaces, les itinéraires recommandés et les services de brise-glaces dans la zone relevant de leur juridiction;

b) elles peuvent, sans préjudice du devoir d'assistance aux navires ayant besoin d'assistance et d'autres obligations résultant de la réglementation internationale applicable, demander que les navires qui se trouvent dans la zone concernée et qui ont l'intention d'entrer dans un port ou un terminal, d'en sortir ou de quitter une zone de mouillage fournissent la preuve documentaire qu'ils satisfont aux exigences de résistance et de puissance correspondant à la situation des glaces dans la zone concernée.

2. Les mesures prises en application du paragraphe 1 sont fondées, pour les données concernant l'état des glaces, sur des prévisions concernant la situation des glaces et les conditions météorologiques fournies par un service d'information météorologique qualifié, reconnu par l'État membre.

▼B

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.

▼M1

À cette fin, ils transmettent aux autorités nationales compétentes, à leur demande, les informations visées à l'article 12.

▼B

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.

▼M1

4. Conformément à leur droit national, les États membres tiennent compte des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime dans les eaux relevant de leur juridiction.

▼M1

Article 20

Autorité compétente pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance

1. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes qui ont l'expertise requise et le pouvoir, au moment de l'opération, de prendre de leur propre initiative des décisions en ce qui concerne l'accueil de navires ayant besoin d'assistance.

2. L'autorité ou les autorités visées au paragraphe 1 peuvent, le cas échéant et en particulier en cas de menace pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement, prendre toute mesure incluse dans la liste non exhaustive de l'annexe IV.

3. L'autorité ou les autorités visées au paragraphe 1 se réunissent régulièrement pour échanger leur expertise et améliorer les mesures prises en vertu de du présent article. Elles se réunissent à tout moment en raison de circonstances particulières.

Article 20 bis

Plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance

1. Les États membres établissent des plans aux fins de l'accueil des navires en vue de répondre aux risques que présentent les navires ayant besoin d'assistance dans les eaux relevant de leur juridiction, y compris le cas échéant les risques pour les vies humaines et l'environnement. L'autorité ou les autorités visées à l'article 20, paragraphe 1, participent à l'établissement et à la réalisation de ces plans.

2. Les plans visés au paragraphe 1 sont élaborés après consultation des parties concernées, sur la base des résolutions A.949 (23) et A.950 (23) de l'OMI, et comportent au minimum les éléments suivants:

a) l'identité de l'autorité ou des autorités chargée(s) de recevoir et de traiter les alertes;

b) l'identité de l'autorité chargée d'évaluer la situation et de prendre une décision sur l'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans le lieu de refuge choisi;

c) des informations relatives au littoral des États membres et tous éléments facilitant une évaluation préalable et une décision rapide quant au choix du lieu de refuge pour un navire, y compris la description des facteurs environnementaux, économiques et sociaux ainsi que des conditions physiques;

d) les procédures d'évaluation aux fins de l'acceptation ou du refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge;

e) les moyens et installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution;

f) les procédures relatives à la coordination et à la prise de décision au niveau international;

g) les procédures en vigueur relatives aux garanties financières et à la responsabilité pour les navires accueillis dans un lieu de refuge.

3. Les États membres publient le nom et l'adresse de contact des autorités compétentes visées à l'article 20, paragraphe 1, ainsi que des autorités désignées pour la réception et le traitement des alertes.

Les États membres communiquent aux États membres voisins, à leur demande, les informations pertinentes concernant les plans.

Lors de la mise en œuvre des procédures prévues dans les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, les États membres veillent à ce que les informations pertinentes soient mises à la disposition des parties concernées par les opérations.

▼M1

À la demande des États membres, les destinataires des informations visées aux deuxième et troisième alinéas sont tenus à une obligation de confidentialité.

4. Les États membres informent la Commission le 30 novembre 2010 au plus tard des mesures prises en application du présent article.

Article 20 ter

Décision d'accueillir des navires

L'autorité ou les autorités visées à l'article 20, paragraphe 1, décident de l'acceptation d'un navire dans un lieu de refuge suite à une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base des plans visés à l'article 20 *bis*. L'autorité ou les autorités font en sorte que les navires soient admis dans un lieu de refuge si elles considèrent qu'un tel accueil est la meilleure ligne d'action aux fins de protéger les vies humaines ou l'environnement.

Article 20 quater

Garanties financières et compensations

1. L'absence de certificat d'assurance au sens de l'article 6 de la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 sur l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes ([1]) n'exonère pas un État membre de l'évaluation préalable et de la décision visées à l'article 20 *ter* et n'est pas en soi considérée comme une raison suffisante pour qu'un État membre refuse d'accueillir un navire dans un lieu de refuge.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, un État membre peut, quand il accueille un navire dans un lieu de refuge, demander à l'exploitant, à l'agent ou au capitaine du navire la présentation d'un certificat d'assurance au sens de l'article 6 de la directive 2009/20/CE. La demande de présentation de ce certificat ne peut pas avoir pour effet de retarder l'accueil du navire.

Article 20 quinquies

Examen par la Commission

La Commission examine les mécanismes existant au sein des États membres pour l'indemnisation du préjudice économique potentiel subi par un port ou un organisme résultant d'une décision prise sur la base de l'article 20, paragraphe 1. Sur la base de cet examen, elle présente et évalue différentes options politiques. La Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil le 31 décembre 2011 au plus tard sur les résultats de l'examen.

▼B

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

([1]) JO L 131 du 28.5.2009, p. 128

▼B

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.

▼M1

Article 22 bis

SafeSeaNet

1. Les États membres mettent en place, au niveau national ou local, des systèmes de gestion des informations maritimes afin d'assurer le traitement des informations visées dans la présente directive.

2. Les systèmes mis en place en application du paragraphe 1 permettent une exploitation opérationnelle des informations recueillies et satisfont notamment aux conditions énoncées à l'article 14.

3. Afin de garantir un échange efficace des informations visées dans la présente directive, les États membres veillent à ce que les systèmes nationaux ou locaux mis en place pour recueillir, traiter et conserver ces informations puissent être interconnectés avec SafeSeaNet. La Commission veille à ce que SafeSeaNet soit opérationnel 24 heures sur 24. La description et les principes fondamentaux de SafeSeaNet sont mentionnés à l'annexe III.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, lorsqu'ils opèrent dans le cadre d'accords intra-communautaires ou dans le cadre d'accords régionaux ou de projets transfrontaliers, interrégionaux ou transnationaux au sein de la Communauté, les États membres veillent à ce que les systèmes ou réseaux d'information développés soient conformes aux exigences de la présente directive et soient compatibles avec SafeSeaNet et connectés à celui-ci.

▼B

Article 23

Coopération entre les États membres et la Commission

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

a) optimiser l'utilisation des informations notifiées en vertu de la présente directive, notamment en développant des liaisons télématiques appropriées entre les centres côtiers et les autorités portuaires en vue de l'échange de données relatives aux mouvements et aux prévisions d'arrivée des navires dans les ports ainsi qu'à leur cargaison;

b) développer et renforcer l'efficacité des liaisons télématiques entre les centres côtiers des États membres en vue d'améliorer la connaissance du trafic et le suivi des navires en transit, d'harmoniser et, dans la mesure du possible, d'alléger les comptes rendus exigés des navires en route;

▼M1

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, en tenant compte des progrès réalisés dans le domaine des technologies de l'information et des communications. À cette fin, les États membres et la Commission coopèrent pour mettre en place, si nécessaire, 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. Ils coopèrent aussi, au sein des instances régionales ou internationales concernées, à la mise au point de systèmes d'identification et de suivi à distance;

▼B

d) établir, le cas échéant, des plans concertés pour l'accueil des navires en détresse;

▼M1

e) assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des systèmes nationaux utilisés pour gérer les informations visées à l'annexe I, développer et actualiser SafeSeaNet.

Article 23 bis

Traitement et gestion des informations relatives à la sécurité maritime

1. La Commission assure, si nécessaire, le traitement, l'exploitation et la diffusion auprès des autorités désignées par les États membres des informations recueillies en application de la présente directive.

2. S'il y a lieu, la Commission contribue à la mise au point et au fonctionnement de systèmes de collecte et de diffusion de données relatives à la sécurité maritime, notamment par le biais du système «åEquasis» ou de tout autre système public équivalent.

Article 24

Confidentialité des informations

1. Les États membres, conformément à la législation communautaire ou nationale, prennent les mesures nécessaires pour assurer la confidentialité des informations qui leur sont transmises en application de la présente directive et n'utilisent ces informations qu'en conformité avec la présente directive.

2. La Commission étudie comment faire face aux problèmes dans le domaine de la sécurité des réseaux et de l'information, et propose des modifications appropriées de l'annexe III en vue d'améliorer la sécurité du réseau.

▼B

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.

▼B

DISPOSITIONS FINALES

▼M1

Article 27

Procédure de modification

1. Les références aux instruments de la Communauté et de l'OMI, les définitions de l'article 3 et les annexes peuvent être modifiées afin de les mettre en conformité avec le droit communautaire ou international qui a été adopté ou modifié ou qui est entré en vigueur, dans la mesure où ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de la présente directive.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 28, paragraphe 2.

2. Les annexes I, III et IV peuvent être modifiées 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.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 28, paragraphe 2.

Article 28

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), établi par le règlement (CE) nº 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil [1].

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

▼B

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.

---

[1] JO L 324 du 29.11.2002, p. 1

▼B

Article 31

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

Article 32

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼B

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

▼B

— 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

▼M1

— X. Informations diverses:

— caractéristiques et quantité estimée de combustible de soute, pour les navires dont la jauge brute est supérieure à 1 000

— conditions de navigation.

▼B

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.

▼B

ANNEXE II

PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX ÉQUIPEMENTS DE BORD

I. **Systèmes d'identification automatique (AIS)**

1. Navires construits le 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er juillet 2003;

b) navires-citernes: au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après le 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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.

▼M1

3. Navires de pêche

Les navires de pêche dont la longueur hors tout dépasse 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 *bis* selon le calendrier suivant:

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 24 mètres et inférieure à 45 mètres: au plus tard le 31 mai 2012,

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 18 mètres et inférieure à 24 mètres: au plus tard le 31 mai 2013,

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres: au plus tard le 31 mai 2014.

Les navires de pêche neufs d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 *bis* à partir du 30 novembre 2010.

▼B

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

▼B

normes de fonctionnement de la résolution A.861 (20) de l'OMI, ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme nº 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 1er juillet 2002 ou après cette date: au plus tard le 5 août 2002;

b) les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 2002: au plus tard lors de la première visite survenant le 1er juillet 2002 ou après cette date;

c) les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 2002: au plus tard le 1er janvier 2004;

d) les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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 ([1]), des exigences en matière d'enregistreur des données du voyage prévues dans la présente directive.

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

▼M1

ANNEXE III

MESSAGES ÉLECTRONIQUES ET SAFESEANET

1. **Concept général et architecture**

Le système d'échange d'informations maritime communautaire, SafeSeaNet, permet de recevoir, de stocker, d'extraire et d'échanger des informations aux fins de la sécurité maritime, de la sûreté portuaire et maritime, de la protection de l'environnement marin et de l'efficacité du trafic et du transport maritimes.

SafeSeaNet est un système spécialisé créé pour faciliter l'échange d'informations sous forme électronique entre les États membres et pour fournir à la Commission les informations pertinentes conformément à la législation communautaire. Il comprend un réseau de systèmes nationaux SafeSeaNet dans les États membres et un système central SafeSeaNet en tant que point nodal.

Le réseau SafeSeaNet relie entre eux tous les systèmes nationaux SafeSeaNet et inclut le système central SafeSeaNet.

2. **Gestion, exploitation, développement et maintenance du SafeSeaNet**

2.1. *Responsabilités*

2.1.1. Systèmes nationaux SafeSeaNet

Les États membres assurent la mise en place et la maintenance d'un système national SafeSeaNet permettant l'échange d'informations maritimes entre utilisateurs autorisés sous la responsabilité d'une autorité nationale compétente (ANC).

L'ANC est responsable de la gestion du système national, ce qui inclut la coordination au niveau national des utilisateurs et des fournisseurs d'informations, et la responsabilité d'assurer que des UN LOCODES sont désignés et que l'infrastructure TI nécessaire et les procédures décrites dans le document de contrôle d'interface et des fonctionnalités visé au point 2.3 sont établies et maintenues.

Le système national SafeSeaNet permet l'interconnexion des utilisateurs autorisés sous la responsabilité d'une ANC et peut être rendu accessible à des acteurs de l'industrie maritime identifiés (propriétaires de navires, agents, capitaines, chargeurs et autres), sur autorisation de l'ANC, en particulier pour faciliter la remise électronique de rapports en conformité avec la législation communautaire.

2.1.2. Système central SafeSeaNet

La Commission est chargée de la gestion et du développement du système central SafeSeaNet au niveau politique et de la surveillance du système SafeSeaNet, en coopération avec les États membres, alors que conformément au règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil [1], l'Agence, en coopération avec les États membres et la Commission, est responsable de sa mise en œuvre technique.

Le système central SafeSeaNet agissant comme point nodal interconnecte tous les systèmes nationaux SafeSeaNet et établit l'infrastructure TI et les procédures nécessaires comme il est décrit dans le document de contrôle d'interface et des fonctionnalités visé au point 2.3.

2.2. *Principes de gestion*

La Commission établit un groupe de pilotage de haut niveau, qui définit ses règles de fonctionnement, composé de représentants des États membres et de la Commission, afin:

— de formuler des recommandations en vue d'améliorer l'efficacité et la sûreté de SafeSeaNet,

— de fournir des orientations appropriées pour le développement de SafeSeaNet,

— d'assister la Commission dans l'évaluation de la performance de SafeSeaNet,

[1] JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

▼M1

— d'approuver le document de contrôle d'interface et des fonctionnalités visé au point 2.3 ainsi que toute modification qui y est apportée.

2.3. *Document de contrôle d'interface et des fonctionnalités et documentation technique SafeSeaNet*

La Commission, en étroite coopération avec les États membres, assure l'élaboration et la maintenance d'un document de contrôle d'interface et des fonctionnalités (DCIF).

Le DCIF présente en détail les exigences de performance et les procédures applicables aux composantes nationales et centrales du SafeSeaNet destinées à assurer la conformité avec la législation communautaire pertinente.

Le DCIF comprend des règles relatives:

— aux orientations en matière de droits d'accès pour la gestion de la qualité des données,

— aux spécifications de sûreté pour la transmission et l'échange de données,

— à l'archivage des informations au niveau national et au niveau central.

Le DCIF comprend des indications sur les moyens de stockage et l'accessibilité des informations sur les marchandises dangereuses ou polluantes concernant des services réguliers pour lesquels une exemption a été accordée conformément à l'article 15.

Une documentation technique relative au SafeSeaNet, telle que les normes pour le format d'échange de données, les manuels de l'utilisateur et les spécifications de sûreté du réseau, est élaborée et actualisée par l'Agence en coopération avec les États membres.

3. **Échange de données via SafeSeaNet**

Le système utilise les normes des entreprises et permet d'interagir avec les systèmes publics et privés utilisés pour créer, fournir ou recevoir des informations au sein du SafeSeaNet.

La Commission et les États membres coopèrent afin d'examiner la viabilité et le développement de fonctionnalités les plus à même de permettre aux fournisseurs de données, y compris les capitaines, les armateurs, les agents, les opérateurs, les chargeurs et les autorités compétentes de soumettre les informations une seule fois. Les États membres assurent que les informations transmises sont disponibles pour être utilisées dans tout rapport, notification et VTMIS pertinents.

Les messages électroniques échangés conformément à la présente directive et à la législation communautaire pertinente sont diffusés via SafeSeaNet. À cette fin, les États membres assurent l'élaboration et la maintenance des interfaces nécessaires à la transmission automatique de données par voie électronique dans SafeSeaNet.

Lorsque les règles internationales autorisent l'acheminement d'informations LRIT concernant des navires de pays tiers, SafeSeaNet est utilisé pour diffuser avec un niveau de sécurité approprié auprès des États membres les informations LRIT reçues conformément à l'article 6 *ter* de la présente directive.

4. **Sécurité et droits d'accès**

Le système central SafeSeaNet et les systèmes nationaux SafeSeaNet sont conformes aux exigences de la présente directive concernant la confidentialité de l'information ainsi que les principes de sécurité et les spécifications figurant dans le DCIF, en particulier en ce qui concerne les droits d'accès.

Les États membres identifient tous les utilisateurs auxquels une fonction et des droits d'accès sont conférés conformément au DCIF.

▼B

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.