

# DIRECTIVES

## DIRECTIVE 2011/15/UE DE LA COMMISSION

du 23 février 2011

**modifiant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information**

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil <sup>(1)</sup>, et notamment son article 27,

considérant ce qui suit:

- (1) La résolution MSC.150(77) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a été abrogée et remplacée par la résolution MSC.286(86) de l'OMI qui est applicable depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009. L'article 12 de la directive 2002/59/CE, qui renvoie à la résolution de l'OMI abrogée, doit donc être modifié en conséquence.
- (2) Il convient de mettre à jour les prescriptions relatives à l'emport des systèmes d'identification automatiques (AIS) et des enregistreurs des données du voyage (VDR) pour tenir compte des modifications apportées à la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), ainsi que du développement des VDR simplifiés, approuvés par l'OMI. Il convient de préciser davantage le champ des exemptions aux prescriptions relatives à l'emport applicables aux petits navires à passagers sur de courtes distances et de les adapter aux traversées correspondantes.
- (3) Il convient d'indiquer plus nettement les pouvoirs d'intervention des États membres à la suite d'un incident en mer. En particulier, il convient d'indiquer clairement qu'ils peuvent donner des instructions aux sociétés d'assistance, de sauvetage et de remorquage afin de prévenir une menace grave et imminente pour leur littoral ou des intérêts connexes, pour la sécurité des autres navires, de leurs équipages et des passagers, ou d'autres personnes à terre, ou afin de protéger l'environnement marin.

- (4) Les mesures prévues par la présente directive sont conformes à l'avis du comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

### **Modifications**

La directive 2002/59/CE est modifiée comme suit:

- 1) à l'article 12, paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:
  - «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.286(86) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité.»
- 2) l'annexe II est remplacée par l'annexe I de la présente directive;
- 3) l'annexe IV est remplacée par l'annexe II de la présente directive.

*Article 2*

### **Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard douze mois après son entrée en vigueur, sans préjudice de la date prévue par l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> pour ce qui concerne les navires de pêche. Ils communiquent immédiatement le texte de ces dispositions à 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.

<sup>(1)</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 101.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 23 février 2011.

*Article 3*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Par la Commission*

*Le président*

José Manuel BARROSO

---

## ANNEXE I

## «ANNEXE II

**Prescriptions applicables aux équipements de bord**

## I. NAVIRES DE PÊCHE

Les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conformément à l'article 6 bis selon le calendrier suivant:

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

## II. NAVIRES QUI EFFECTUENT DES VOYAGES INTERNATIONAUX

Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port d'un État membre, sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS. Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 tonneaux, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port d'un État membre, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS. Dans le cas de navires de marchandises construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002, le VDR peut être un système enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

## III. NAVIRES QUI EFFECTUENT DES VOYAGES DOMESTIQUES

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

Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les autres navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

2. **Systèmes enregistreurs des données du voyage (VDR)**

- a) Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 tonneaux et construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.
- b) Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 tonneaux construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) ou d'un système enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

## IV. EXEMPTIONS

1. **Exemptions de l'obligation d'emport d'un AIS**

- a) Les États membres peuvent exempter les navires à passagers d'une longueur inférieure à 15 mètres ou d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux effectuant des voyages domestiques de l'application des exigences en matière d'AIS prévues dans la présente annexe.
- b) Les États membres peuvent exempter de l'obligation d'emport d'un AIS prévue dans la présente annexe les navires, autres que les navires à passagers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 500 tonneaux naviguant exclusivement dans les eaux intérieures d'un État membre et en dehors des itinéraires normalement utilisés par les autres navires équipés d'AIS.

## 2. Exemptions de l'obligation d'emport d'un VDR ou d'un S-VDR

Les États membres peuvent accorder des exemptions de l'obligation d'emport d'un VDR ou d'un S-VDR, comme suit:

- c) les navires à passagers effectuant uniquement des voyages dans des zones maritimes autres que celles relevant de la classe A, telle que visée à l'article 4 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR;
- d) les navires autres que les navires rouliers à passagers, construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR lorsqu'il peut être démontré que l'interfaçage d'un VDR avec l'équipement existant à bord n'est pas justifié ni faisable;
- e) les navires de charge construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002, qui effectuent des voyages internationaux ou domestiques, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un S-VDR lorsqu'ils sont définitivement retirés du service dans les deux ans à compter de la date de mise en œuvre indiquée dans le chapitre V de la convention SOLAS.

---

<sup>(1)</sup> JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.»

---

### ANNEXE II

### «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 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.

Dans le cas d'un navire remorqué en vertu d'un accord de remorquage ou de sauvetage, les mesures prises par l'autorité compétente d'un État membre sous les points a) et d) peuvent également avoir pour destinataires les sociétés d'assistance, de sauvetage et de remorquage concernées.»

---