

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque**

(2000/C 212 E/08)

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

COM(2000) 142 final — 2000/0067(COD)

(Présentée par la Commission le 22 mars 2000)

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

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

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la politique commune des transports, des mesures supplémentaires doivent être prises pour accroître la sécurité et prévenir la pollution dans les transports maritimes.
- (2) La Communauté est gravement préoccupée par les accidents maritimes dans lesquels des pétroliers sont impliqués et par la pollution qui en résulte pour son littoral et les dommages causés à sa faune, sa flore et d'autres ressources marines.
- (3) Dans sa communication «pour une politique commune de la sécurité maritime»<sup>(1)</sup>, la Commission a mis l'accent sur la demande du Conseil extraordinaire sur l'environnement et les transports du 25 janvier 1993 de soutenir l'action de l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de réduire la différence de sécurité entre les navires neufs et les navires existants en améliorant et/ou en retirant progressivement les navires existants, construits selon des normes antérieures, après une période de service raisonnable, en prêtant une attention particulière aux pétroliers non conformes aux prescriptions établies par les amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, modifiée par le protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), amendements qui sont entrés en vigueur en 1982.

(4) Dans sa résolution sur une politique commune de la sécurité maritime<sup>(2)</sup>, le Parlement européen a accueilli favorablement la communication de la Commission et a notamment appelé à une action en vue d'améliorer les normes de sécurité des navires-citernes.

(5) Par sa résolution du 8 juin 1993<sup>(3)</sup>, le Conseil a entièrement soutenu les objectifs de la communication de la Commission.

(6) Au niveau international, l'Organisation maritime internationale a établi, par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, modifiée par le protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), des règles, adoptées au niveau international, de prévention de la pollution qui affectent la conception et l'exploitation des pétroliers.

(7) Le 6 mars 1992, l'OMI a adopté des amendements importants à la convention MARPOL 73/78, avec des mesures plus rigoureuses concernant les normes de conception et de construction des pétroliers; ces amendements sont entrés en vigueur le 6 juillet 1993. Ces mesures, qui imposent la double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers livrés le 6 juillet 1996 ou après cette date, visent à prévenir la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement. Ces amendements comprenaient aussi un plan d'introduction progressive pour les pétroliers à simple coque livrés avant cette date. Par ce système, qui est entré en vigueur le 6 juillet 1995, ces pétroliers doivent se conformer aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes au plus tard 25 ans, et dans certains cas 30 ans, après leur date de livraison. En raison de ces mesures, les pétroliers à simple coque existants qui ne se conforment pas aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 en matière de citernes à ballast séparé et leur localisation défensive ne seront plus autorisés, au niveau international, à naviguer après 2007, et dans certains cas après 2012, à moins qu'ils se conforment aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes de la règle 13F de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78. Pour les pétroliers à simple coque existants qui sont conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 en matière de citernes à ballast séparé et leur localisation défensive, cette échéance sera atteinte au plus tard en 2026.

<sup>(1)</sup> COM(93) 66 final du 24.2.1993.

<sup>(2)</sup> JO C 91 du 28.3.1994, p. 301.

<sup>(3)</sup> JO C 271 du 7.10.1993, p. 1.

- (8) Avant l'adoption de ces amendements à la convention MARPOL 73/78, les États-Unis avaient déjà adopté, en 1990, l'*Oil Pollution Act* (loi sur pollution par les hydrocarbures) établissant des prescriptions en matière de double coque pour les navires-citernes neufs et existants de réservoir. En vertu de ces prescriptions, les pétroliers simple coque sans double fond ou double muraille ne seront pas autorisés à naviguer à destination et en provenance des ports américains après le 1<sup>er</sup> janvier 2010, à moins qu'ils se conforment aux prescriptions en matière de double coque. En outre, pendant la période précédant cette échéance finale, ces pétroliers à simple coque ne seront plus autorisés à naviguer à destination et en provenance des ports américains à partir de 2005 lorsqu'ils atteignent l'âge de 25 ans, et dans certains cas 23 ans, à moins qu'ils se conforment aux prescriptions en matière de double coque. Pour les pétroliers à simple coque équipés d'un double fond ou d'une double muraille, cette échéance finale est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2015 et la limite d'âge du navire pendant la période de 2005 à 2015 est de 30 ans, et de 28 ans dans certains cas.
- (9) On peut s'attendre à ce que les différences entre le régime international et celui établi par les États-Unis pour les limites d'âge et les échéances pour l'application des prescriptions en matière de double coque aux pétroliers à simple coque existants feront que, à partir de 2005, les pétroliers à simple coque qui ne sont plus autorisés à naviguer dans les eaux américaines en raison de leur âge, particulièrement après les échéances de 2010 et 2015, déplaceront leurs activités vers d'autres régions du monde, y compris l'Union européenne, et leur exploitation pourra se poursuivre jusqu'à ce qu'ils doivent se conformer aux prescriptions en matière de double coque en fonction des limites d'âge prévues par la convention MARPOL.
- (10) La comparaison des statistiques d'âge et d'accidents des navires-citernes fait apparaître des taux d'accidents en augmentation pour les vieux navires. On a reconnu au niveau international que l'adoption des amendements de 1992 à la convention MARPOL 73/78, par lesquels l'application des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes est obligatoire pour les pétroliers à simple coque existants lorsqu'ils atteignent un certain âge, assurera un degré plus élevé de protection contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement.
- (11) Il est du plus haut intérêt pour la Communauté d'adopter des mesures visant à éviter que les pétroliers à simple coque qui, en raison de leur âge avancé, ou après les échéances, ne sont plus autorisés à naviguer à destination et en provenance des ports américains, en vertu de l'*Oil Pollution Act* de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures, commencent ou continuent à naviguer à destination et en provenance des ports européens et font persister ou augmentent ainsi le risque de pollution accidentelle par les hydrocarbures dans les eaux européennes.
- (12) Ces mesures doivent reposer sur les principes des prescriptions de la convention MARPOL 73/78, selon lesquels les pétroliers à simple coque existants doivent se conformer aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes au plus tard lorsqu'ils atteignent un certain âge. Dans ces mesures, les limites d'âge doivent être alignées sur ceux de l'*Oil Pollution Act* de 1990. À cet effet, l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78 pour les pétroliers à simple coque existants doit se faire en abaissant la limite d'âge et en fixant des échéances, analogues à celles de l'*Oil Pollution Act* de 1990, après lesquelles ces navires doivent être conformes à ces prescriptions pour qu'ils puissent entrer dans un port ou dans les eaux intérieures d'un État membre de la Communauté.
- (13) Les prescriptions de la règle 13G de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78, par lesquelles les pétroliers à simple coque existants doivent se conformer aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes, s'appliquent uniquement aux transporteurs de brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes ainsi qu'aux transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes. Les prescriptions en matière de double coque ou les normes de conception équivalentes de la règle 13F de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78 s'appliquent aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes livrés après le 6 juillet 1996. Cette différence au niveau des limites de taille exclut du champ d'application la catégorie des transporteurs de brut à simple coque livrés avant le 6 juillet 1996 et d'un port en lourd de 600 à 20 000 tonnes ainsi que celle des transporteurs de produits livrés avant le 6 juillet 1996 et d'un port en lourd de 600 à 30 000 tonnes. En raison de l'importance de cette catégorie de pétroliers de tonnage inférieur dans les échanges intra-communautaires, il convient d'adopter des mesures similaires pour veiller à ce que ces pétroliers se conforment également aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78. À cet effet, il faut accélérer l'introduction des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78 pour cette catégorie de pétroliers à simple coque, la conformité avec ces prescriptions étant une condition pour pouvoir entrer dans un port ou dans les eaux intérieures d'un État membre de la Communauté.
- (14) Dans sa résolution adoptée le 20 janvier 2000 sur la marée noire en France, le Parlement européen a demandé à la Commission de tout mettre en œuvre pour avancer la date à partir de laquelle tous les pétroliers doivent être équipés d'une double coque.
- (15) L'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque doit être accompagnée de mesures complémentaires visant à encourager l'utilisation de pétroliers à double coque ou de conception équivalente avant la mise en œuvre du plan d'introduction accélérée. Ces mesures complémentaires doivent consister en incitations financières pour les pétroliers à double coque ou de conception équivalente et en mesures de dissuasion pour les pétroliers à simple coque naviguant à destination ou en provenance des ports des États membres de la Communauté.

- (16) Ces mesures complémentaires doivent reposer sur les principes définis dans le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil du 21 novembre 1994 concernant la mise en œuvre de la résolution A.747(18) de l'Organisation maritime internationale relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé <sup>(1)</sup>. Ces principes prévoient une réduction des redevances portuaires et de pilotage pour les pétroliers les plus respectueux de l'environnement par rapport à ceux applicables aux navires offrant une protection moindre contre la pollution par les hydrocarbures.
- (17) Le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil ne tient pas compte du niveau plus élevé de protection contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures offerte par les pétroliers à double coque ou de conception équivalente par rapport aux pétroliers à simple coque. Par conséquent, le règlement ne fait pas de distinction entre les pétroliers à double coque et les pétroliers à simple coque équipés de citernes à ballast séparé pour ce qui concerne la réduction des redevances portuaires et de pilotage.
- (18) Étant donné l'échéance prochaine fixée pour les pétroliers à simple coque qui ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 en matière de citernes à ballast séparé et leur localisation défensive, il n'y a aucune raison de maintenir le système de tarification différenciée établi par le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil pour ces pétroliers et les pétroliers qui sont conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 en matière de citernes à ballast séparé et leur localisation défensive.
- (19) En vue de promouvoir l'utilisation, pour le trafic à destination des ports européens, de pétroliers à double coque ou de conception équivalente, le système d'incitations financières prévu par le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil devrait être remplacé par un système qui, au cours de la période d'introduction accélérée, encourage l'utilisation de pétroliers conformes aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes, et décourage l'utilisation de pétroliers non encore conformes à ces prescriptions. À cet effet, le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil doit être abrogé.
- (20) Les incitations financières pour les pétroliers conformes aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes et les mesures financières de dissuasion pour les pétroliers non encore conformes à ces prescriptions devraient être basées sur un système combiné accordant une réduction des redevances portuaires et de pilotage pour les pétroliers conformes aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes et appliquant une surtaxe sur les redevances portuaires et de pilotage pour les pétroliers non encore conformes à ces prescriptions.
- (21) Les redevances portuaires et de pilotage doivent être proportionnées aux services rendus et calculées de manière non-discriminatoire.
- (22) Ce système combiné de réductions et de surtaxes sur les redevances portuaires et de pilotage doit être équilibré afin d'éviter des pertes de recettes pour les fournisseurs de services portuaires et de pilotage et éviter que de telles pertes conduisent à une baisse de la qualité de ces services ou doivent être compensées par une augmentation des redevances portuaires et de pilotage pour les navires qui ne transportent pas du pétrole ou des produits pétroliers.
- (23) En raison de l'augmentation progressive du nombre de pétroliers à double coque ou de conception équivalente et de la diminution du nombre de pétroliers à simple coque au cours de la période d'introduction accélérée, l'équilibre des recettes des fournisseurs de services portuaires et de pilotage doit être réalisé par la dégressivité, en fonction de l'âge, de la réduction des redevances portuaires et de pilotage pour les pétroliers à double coque ou de conception équivalente et par la progressivité, en fonction de l'âge, de la surtaxe sur les redevances portuaires et de pilotage pour les pétroliers à simple coque. Ce système de tarification différenciée devrait cesser d'être appliqué lorsque le remplacement des pétroliers à simple coque par des pétroliers à double coque ou de conception équivalente est entièrement terminé.
- (24) Étant donné que les mesures nécessaires pour l'application du présent règlement sont des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 définissant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>(2)</sup>, elles devraient être adoptées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de cette décision.
- (25) Certaines dispositions du présent règlement contenant des références aux règles de la convention MARPOL 73/78 peuvent être modifiées par la Commission, assistée par le comité, pour tenir compte des amendements à ces règles lorsqu'ils ont été adoptés ou sont entrés en vigueur. En outre, les pourcentages de réduction et de surtaxe sur les redevances portuaires et de pilotage indiqués dans l'annexe peuvent être modifiés par ce comité pour maintenir l'équilibre des recettes des fournisseurs de services portuaires et de pilotage, compte tenu du rythme et du degré de remplacement des pétroliers à simple coque par des pétroliers à double coque ou de conception équivalente au cours de la période d'introduction progressive des nouvelles prescriptions,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

**Objectif**

Le présent règlement a pour objectif d'établir:

- un plan d'introduction accélérée pour l'application des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78 aux pétroliers à simple coque et

<sup>(1)</sup> JO L 319 du 12.12.1994, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- un système de mesures financières d'incitation et de dissuasion prévoyant une réduction des redevances portuaires et de pilotage pour les pétroliers conformes aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes et une surtaxe sur ces redevances pour les pétroliers non encore conformes à ces prescriptions.

#### Article 2

##### Champ d'application

Le présent règlement s'applique à tous les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes,

- lorsqu'ils entrent dans un port ou dans les eaux intérieures d'un État membre, quel que soit le pavillon sous lequel ils naviguent, ou
- battant le pavillon d'un État membre.

#### Article 3

##### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «MARPOL 73/78», la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, modifiée par le protocole de 1978 y relatif ainsi que par les amendements à ce dernier qui sont entrés en vigueur;
- 2) «pétrolier», un pétrolier tel qu'il est défini dans la règle 1 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 3) «port en lourd», le port en lourd tel qu'il est défini dans la règle 1 (22) de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 4) «pétrolier neuf», un pétrolier neuf tel qu'il est défini dans la règle 1 (26) de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 5) «transporteur de pétrole brut», un transporteur de pétrole brut tel qu'il est défini dans la règle 1 (29) de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 6) «transporteur de produits», un transporteur de produits tel qu'il est défini dans la règle 1 (30) de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 7) «pétrolier à simple coque», un pétrolier qui n'est pas conforme aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes de la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 8) «pétrolier à double coque», un pétrolier qui est conforme aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes de la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 9) «âge», l'âge d'un navire, exprimé en nombre d'années à partir de la date de sa livraison;
- 10) «autorité portuaire», une personne publique ou privée qui, moyennant des redevances à verser par les navires, fournit des installations et des services pour les transports maritimes;
- 11) «autorité de pilotage», une personne publique ou privée habilitée à rendre des services de pilotage pour les transports maritimes.

#### Article 4

##### Conformité des pétroliers à simple coque avec les prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes

1: Les États membres interdisent aux pétroliers à simple coque d'entrer dans leurs ports ou leurs eaux intérieures après la première des dates indiquées ci-après, à moins que ces pétroliers se conforment au plus tard à la première de ces dates aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes de la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78:

- 1) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes qui ne sont pas conformes aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs prévues aux règles 13, 13B, 13E et 18 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78: lorsqu'ils atteignent l'âge de 23 ans ou le 1<sup>er</sup> juin 2005.
- 2) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes qui sont conformes aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs prévues dans les règles 13, 13B, 13E et 18 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78: lorsqu'ils atteignent l'âge de 28 ans ou le 1<sup>er</sup> janvier 2010.
- 3) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes mais inférieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes mais inférieur à 30 000 tonnes qui ne sont pas conformes aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs prévues dans les règles 13, 13B, 13E et 18 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78: lorsqu'ils atteignent l'âge de 25 ans ou le 1<sup>er</sup> janvier 2015.
- 4) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes mais inférieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes mais inférieur à 30 000 tonnes qui sont conformes aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs prévues dans les règles 13, 13B, 13E et 18 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78: lorsqu'ils atteignent l'âge de 30 ans ou le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

2. D'autres dispositions en matière de structure ou d'exploitation tel le chargement en équilibre hydrostatique, comme prévu par la règle 13G (7) de l'annexe I de MARPOL 73/78, ne sont pas acceptées comme solutions de substitution pour se conformer aux prescriptions du paragraphe 1.

#### Article 5

##### Tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage pour les pétroliers à double coque et les pétroliers à simple coque

1. Les États membres veillent à ce que les autorités portuaires et les autorités de pilotage, lors de la perception des redevances portuaires et de pilotage à payer par les pétroliers, appliquent un système de tarification différenciée de telle sorte que:

— les redevances pour les pétroliers à double coque soient réduites d'un pourcentage au moins égal à ceux mentionnés dans l'annexe par rapport aux redevances appliquées aux pétroliers à simple coque ayant le même port en lourd et âgés de moins de 5 ans, et

— les redevances pour les pétroliers à simple coque soient augmentées d'un pourcentage au moins égal à ceux mentionnés dans l'annexe par rapport aux redevances appliquées aux pétroliers à simple coque ayant le même port en lourd et âgés de moins de 5 ans.

2. Lorsque la tarification des redevances portuaires et de pilotage repose sur un autre critère que le port en lourd, les États membres veillent à ce que le système de tarification appliqué par les autorités portuaires et les autorités de pilotage prévoie au moins les mêmes pourcentages de réduction des redevances pour les pétroliers à double coque et d'augmentation pour les pétroliers à simple coque que ceux mentionnés au paragraphe 1.

3. Le système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage cessera d'être appliqué à la dernière des dates visées à l'article 4.

#### Article 6

##### Notification à l'OMI

La présidence du Conseil et la Commission informent l'Organisation maritime internationale de l'adoption du présent règlement, en faisant référence à l'article 211, paragraphe 3, de la convention des Nations unies sur le droit de la mer.

#### Article 7

##### Contrôle et rapports

1. Les États membres vérifient régulièrement que les autorités portuaires et les autorités de pilotage appliquent correctement le système de tarification différenciée visé à l'article 5.

2. Les États membres transmettent à la Commission un rapport annuel sur les résultats de cette vérification, y compris les infractions commises par leurs autorités portuaires et autorités de pilotage. Le rapport est transmis au plus tard le 30 avril de l'année qui suit l'année de la période de référence du rapport.

#### Article 8

##### Procédure de comité

1. La Commission est assistée du comité institué en vertu de l'article 12, paragraphe 1, de directive 93/75/CEE du Conseil <sup>(1)</sup>.

2. Dans le cas où il est fait référence à ce paragraphe, la procédure réglementaire prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE du Conseil s'applique, conformément à l'article 7, paragraphe 3, et à l'article 8 de cette décision.

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

#### Article 9

##### Procédure de modification

1. Les références dans les articles aux règles de l'annexe I de MARPOL 73/78 peuvent être modifiées, conformément à la procédure prévue à l'article 9, afin de les aligner sur les amendements à ces règles adoptés par l'OMI.

2. Les pourcentages de réduction et de surtaxe du système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage mentionnés dans l'annexe peuvent être modifiés conformément à la procédure prévue à l'article 8, pour tenir compte du rythme et du degré de remplacement des pétroliers à simple coque par des pétroliers à double coque au cours de la période d'introduction progressive.

#### Article 10

##### Abrogation du règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil

Le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil du 21 novembre 1994 concernant la mise en œuvre de la résolution A.747(18) de l'Organisation maritime internationale relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé <sup>(2)</sup> est abrogé à partir de (12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement).

#### Article 11

##### Mise en œuvre

1. Les États membres adoptent en temps voulu, mais avant la date de l'application visée à l'article 12, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour l'application du présent règlement.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, celles-ci contiennent une référence au présent règlement ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres informent immédiatement la Commission de toutes les dispositions de droit interne qu'ils prennent dans le domaine régi par la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

#### Article 12

##### Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le douzième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*. Il est applicable le ... (12 mois après la date de son entrée en vigueur).

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

<sup>(1)</sup> Directive du Conseil relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, (JO L 247 du 5.10.1993, p. 19).

<sup>(2)</sup> JO L 319 du 12.12.1994, p. 1.

## ANNEXE

**Tarifification différenciée des redevances portuaires et de pilotage pour les pétroliers à double coque ou de conception équivalente et les pétroliers à simple coque**

Pourcentages minimaux de réduction et de surtaxe applicables conformément à l'article 5

| Âge du navire  | 0-5    | 5-10   | 10-15  | 15-20  | 20-25  | > 25   |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Réduction pour pétrolier à double coque ou de conception équivalente | - 25 % | - 20 % | - 15 % | - 10 % | - 5 %  | Aucune |
| Surtaxe pour pétrolier à simple coque                                | Aucune | + 10 % | + 15 % | + 20 % | + 25 % | + 30 % |