



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.3.2000
COM(2000) 142 final

2000/0065 (COD)
2000/0066 (COD)
2000/0067 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL

SUR LA SECURITE MARITIME DU TRANSPORT PETROLIER

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention des pollutions et aux conditions de vie à bord des navires
(contrôle par l'Etat du port)**

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes

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

(présentées par la Commission)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL**

SUR LA SECURITE MARITIME DU TRANSPORT PETROLIER

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

I. LES DONNEES DU PROBLEME

A : Le transport maritime des produits pétroliers

1. L'importance du transport pétrolier
2. Caractéristiques de la flotte pétrolière
3. Les accidents impliquant des pétroliers

B : La sécurité des navires pétroliers

1. Développements dans le domaine de la sécurité des pétroliers
2. Les faiblesses du régime actuel

II. LES PROPOSITIONS D'ACTION

A : Propositions de mesures législatives immédiates

1. Contrôles des navires dans les ports
2. Les sociétés de classification
3. Les pétroliers à double coque

B : Propositions d'actions futures

1. Une transparence accrue.
2. Surveillance de la navigation maritime
3. L'élargissement de l'Union européenne
4. Vers une structure européenne de la sécurité maritime.
5. Vers une responsabilisation des acteurs du transport maritime

C : Accord volontaire avec l'industrie

CONCLUSION

ANNEXES

I-A Les accidents impliquant des navires pétroliers

I-B Pétroliers à double coque ou de conception équivalente

PROPOSITIONS LÉGISLATIVES

I. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 95/21/CE concernant le contrôle des navires par l'Etat du port.

II. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 94/57/CE relative aux sociétés de classification.

III. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'accélération de l'introduction progressive des normes double coque pour les pétroliers à coque unique

INTRODUCTION

1. Le 12 décembre 1999, l'ERIKA, pétrolier à coque unique de 25 ans d'âge, battant pavillon maltais et affrété par TOTAL-FINA, s'est cassé en deux à 40 milles au sud de la pointe de la Bretagne. Il a déversé plus de 10 000 tonnes de pétrole lourd sur les 30 000 tonnes transportées. Environ 400 kilomètres de côtes ont été polluées par la marée noire qui a causé de graves dommages à la faune, à la flore et aux activités de pêche et de tourisme, et a peut-être eu des répercussions sur la santé publique.

Il ne s'agit pas du premier accident de ce type survenant au large des côtes de l'Union européenne. On rappellera en particulier les naufrages des pétroliers Torrey-Canyon, Olympic Bravery, Boehlen, Amoco-Cadiz, Tanio, Aegean Sea, Braer, etc.

Il est à souligner que 70 % des importations de pétrole de l'Union transitent au large des côtes de la Bretagne et de la Manche, ce qui explique en grande partie que ce sont les mêmes régions qui sont régulièrement sinistrées. Si une telle catastrophe survenait en Méditerranée, les effets en seraient également désastreux.

L'opinion publique ne tolère plus de tels accidents, comme en témoignent les réactions après le naufrage de l'ERIKA. Il est apparu dorénavant une volonté, exprimée notamment par le Parlement européen¹ et le Conseil des ministres², d'une action rigoureuse sur le plan communautaire.

2. Il convient en effet de constater que le cadre classique de l'action internationale en matière de sécurité maritime à travers l'Organisation maritime internationale (OMI) reste insuffisant pour s'attaquer efficacement aux causes de telles catastrophes. L'action de l'OMI est limitée par un handicap majeur: l'absence de moyens de contrôle adéquats sur la manière dont ses règles sont appliquées à travers le monde. En conséquence, les règles de l'OMI ne sont pas appliquées partout avec la même rigueur. Ce phénomène tend à s'accroître en raison des évolutions subies par le transport maritime depuis quelques décennies, qui ont notamment conduit au développement des "pavillons de complaisance", dont certains ne remplissent pas leurs obligations en vertu des conventions internationales.

C'est la raison pour laquelle, après la catastrophe de l'Amoco-Cadiz en 1978, le Conseil européen avait demandé à la Commission de faire des propositions sur le contrôle et la réduction de la pollution causée par le déversement d'hydrocarbures. Un programme ambitieux de propositions avait alors été présenté qui, en définitive, s'est traduit par l'adoption de simples déclarations ou résolutions encourageant les États membres à ratifier les conventions de l'OMI et de l'OIT. Une directive fixant les conditions minimales pour certains navires citernes a cependant été adoptée.

Une fois massé le "momentum" d'un accident, on a pu constater la tendance des États membres à éviter des mesures contraignantes sur le plan communautaire, d'autant plus qu'à l'époque, l'unanimité s'imposait pour la prise de décision.

¹ Résolutions du Parlement européen du 20 janvier 2000 et du 2 mars 2000.

² Réunion du Conseil "Affaires générales" du 24 janvier 2000.

3. Il a fallu attendre le milieu des années 90, et la possibilité de la majorité qualifiée, pour que soient adoptés par le Conseil les premiers éléments d'une politique commune de sécurité maritime avec notamment:

- L'organisation sur le plan communautaire d'une application plus stricte des conventions internationales,
- L'adoption de dispositions spécifiquement communautaires là où les normes de l'OMI sont inexistantes ou insuffisantes.

Le naufrage de l'ERIKA montre à l'évidence d'une part le risque représenté par les vieux navires et, d'autre part, que le cadre réglementaire actuel, d'ailleurs mal appliqué par les États membres, notamment sur le nombre des contrôles dans les ports, doit être renforcé sur une base spécifiquement communautaire allant au-delà des normes de l'OMI. La même tendance a pu être observée après la catastrophe de l'Exxon Valdez aux États-Unis, où le cadre réglementaire a été renforcé au niveau fédéral.

Aussi la Commission propose-t-elle une série d'actions qui pourraient être immédiates et des mesures à plus long terme, plus complexes, pour lesquelles elle entend faire une deuxième série de propositions vers la fin de l'année.

4. Au titre des mesures réglementaires à court terme, la Commission, par la présente communication, saisit le Parlement et le Conseil des ministres de trois séries de mesures:

- Tout d'abord le renforcement des contrôles sur les navires fréquentant les ports de la Communauté qui doit se traduire par une sévérité accrue pour les navires manifestement inférieurs aux normes. **Il est proposé de bannir de tous les ports de l'Union les navires de plus de quinze ans d'âge qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes à partir d'une "liste noire"** que la Commission publiera tous les six mois. Par ailleurs, les contrôles sur tous les navires devront être renforcés en fonction de l'âge du navire et devront porter systématiquement sur l'une des citernes à ballast. Les navires doivent envoyer une série d'informations avant d'entrer dans les ports pour que les inspections soient préparées efficacement. Les États membres devront s'engager, notamment par le recrutement et une formation accrue des inspecteurs, à contrôler les navires de manière plus fréquente et plus approfondie afin d'éviter que ne se créent des "ports de complaisance".
- Ensuite, deuxième proposition, **un contrôle plus étroit doit être exercé sur les sociétés de classification** auxquelles les États membres délèguent leurs pouvoirs de vérification de la qualité des navires. La Commission se réserve par une procédure simplifiée de suspendre ou de retirer l'agrément à des sociétés dont la responsabilité doit être pleinement engagée en cas de négligence. De **bonnes performances de sécurité et de prévention de la pollution** des sociétés de classification deviennent un élément essentiel pour obtenir et conserver l'agrément au niveau communautaire. En outre, des **critères de qualité plus sévères** doivent être remplis par les organismes agréés, y compris l'obligation de suivre certaines **procédures lorsqu'un navire change de classe**, telles que la transmission du **dossier historique complet** du navire à la nouvelle société de classification.

- Enfin, il est proposé de généraliser **l'interdiction des pétroliers à simple coque** en fonction d'un calendrier analogue à celui des États-Unis (2005, 2010, 2015 selon le tonnage).

Ces trois propositions forment un tout cohérent, concernant non seulement les navires pétroliers, mais également, pour ce qui concerne les deux premières, les autres navires transportant des matières dangereuses ou polluantes. En particulier, les informations recueillies lors des contrôles dans chaque port ou lors des vérifications par les sociétés de classification seront largement diffusées, à partir notamment de la Banque de données EQUASIS, de sorte que soit systématiquement connu l'état d'un navire et qu'en cas d'accident les responsabilités de chacun soient clairement établies.

5. Dans une deuxième étape, la Commission envisage des propositions complémentaires dans les domaines suivants:

- **La systématisation des échanges d'informations entre tous les acteurs du monde maritime en renforçant notamment le système EQUASIS.** Il convient, dans le contexte, de vérifier quelles professions (armateurs, assureurs, sociétés de classification) sont ou non prêtes au maximum de transparence.
- L'amélioration de la surveillance de la navigation maritime, en particulier dans les zones les plus fréquentées par les pétroliers. Au-delà de l'obligation de "se déclarer" comme le prévoit déjà une proposition de la Commission de décembre 1993, non encore adoptée par le Conseil, il convient d'étudier les modalités de contrôle au delà des eaux territoriales sur les navires les plus dangereux. Il s'agit là de questions sur lesquelles les États membres se sont toujours montrés réservés, arguant de conflits potentiels avec le droit international de la mer.
- **L'éventuelle mise en place d'une structure européenne de la sécurité maritime** dont la tâche première serait de contrôler l'organisation et l'efficacité des contrôles nationaux afin d'en assurer une plus grande uniformisation.
- **Le développement de la responsabilité des différents acteurs du transport maritime du pétrole.** Le régime de responsabilité est jusqu'à présent gouverné par des conventions internationales. La Commission entend, d'une part, œuvrer pour une augmentation des régimes collectifs d'indemnisation du type FIPOI, mais aussi poser le principe d'une responsabilité du transporteur et du propriétaire de la cargaison.

6. Le renforcement de la sécurité du transport maritime ne se décrète pas. Il passe par la mise au point de règles souvent très techniques et la conciliation entre les impératifs de l'Union pour protéger son environnement et ses intérêts tant industriels – sa capacité à renouveler sa flotte – qu'internationaux. L'Union européenne, première puissance commerciale au monde, ne peut faire l'impasse sur les conséquences des mesures unilatérales qui pourraient contrarier ses activités dans le reste du monde, sachant que la majeure partie de la flotte européenne fait du commerce exclusivement entre ports de pays tiers.

La Commission, dans la présente communication, entend rappeler qu'avant de proposer de nouvelles législations communautaires, en particulier sur le plan social (formation des marins etc.), plusieurs des mesures adoptées n'ont toujours pas été correctement mises en œuvre. Une partie des textes déjà adoptés sont, soit non

encore transposés, soit mal appliqués et font l'objet de plusieurs procédures d'infraction.

Par ailleurs, la Commission, si elle déplore la généralisation des pavillons de complaisance, se doit d'indiquer qu'une grande partie des navires contrôlés par des sociétés européennes sont armés sous le pavillon de pays tiers pour des raisons fiscales. Cela dit, la Commission considère que dans les négociations d'adhésion avec Chypre et Malte, il conviendrait d'exiger que ces pays appliquent l'acquis en matière de sécurité maritime dès que possible et au plus tard au moment de l'adhésion.

7. Afin d'agir au plus vite et d'éviter le renouvellement de catastrophes du type de l'ERIKA, la Commission propose, sans attendre l'adoption du paquet des premières directives, que par un **accord volontaire** les compagnies pétrolières s'engagent à ne plus affréter de tankers de plus de quinze ans d'âge (sauf si leur état satisfaisant est démontré par des contrôles appropriés) et à prendre d'autres mesures pour améliorer la sécurité. Les discussions sur cet accord volontaire devraient aussi se traduire par des améliorations des réformes concernant le régime de la responsabilité des compagnies pétrolières.
8. L'ensemble des mesures proposées vise à renforcer la prévention des accidents du type de celui de l'ERIKA et, partant, à une meilleure protection de l'environnement marin et côtier. La Commission rappelle que des mesures pour la lutte contre la pollution sont envisagées dans la position commune arrêtée par le Conseil, le 16 décembre 1999, en vue de l'adoption de la décision du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle (2000-2006).
9. Au-delà des mesures proposées dans la présente communication, la Commission considère que la multiplication des pollutions opérationnelles par tous types de navires ainsi que le risque de pollutions particulièrement graves par les pétroles contenus dans les soutes en cas d'accident sont également préoccupants. Elle envisage donc également d'examiner les initiatives communautaires préventives qui pourraient être prises à cet égard.

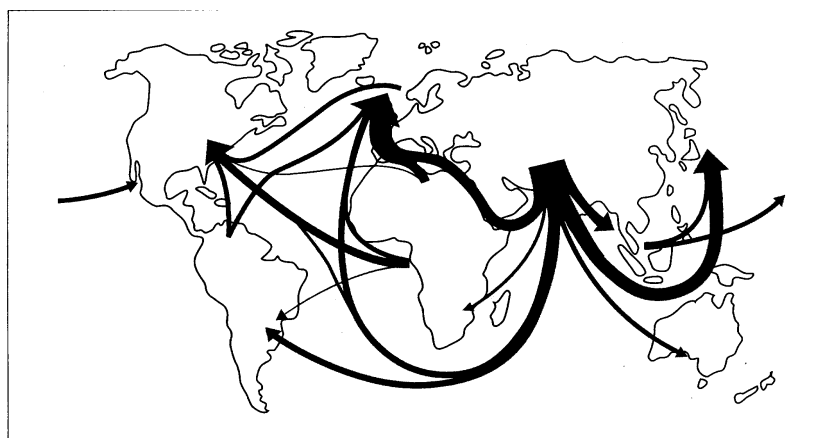
I: LES DONNÉES DU PROBLÈME

A – Le transport maritime des produits pétroliers

1. L'importance du transport pétrolier

a) Transports mondiaux de produits pétroliers

On transporte plus de pétrole que n'importe quel autre produit de base dans le monde. En 1998, les quantités totales de pétrole brut et de produits raffinés transportées par mer s'élevaient à plus de 2 000 millions de tonnes³, ce qui représente, en poids, 40% de toutes les cargaisons transportées par mer.



Les principales routes maritimes pour le pétrole brut sont celles qui partent des grands gisements naturels: du Moyen-Orient et du golfe Persique vers l'Asie du Sud-Est, le Japon/la Corée du sud, l'Europe et les États-Unis; de l'Afrique du Nord à l'Europe et des Caraïbes aux États-Unis.

L'Union européenne occupe la première place mondiale dans le commerce du pétrole: ses importations de pétrole brut représentent environ 27% du commerce mondial total, contre 25% pour celles des États-Unis. En gros, le commerce du pétrole se répartit entre le pétrole brut et les produits raffinés. En termes de tonnage, le pétrole brut correspond environ aux trois quarts du commerce mondial (1 590 millions de tonnes), contre un quart pour les produits raffinés (430 millions de tonnes).

Quelque 90% du commerce de pétrole avec l'Union européenne (commerce intra- et extracommunautaire) se fait par voie maritime. Le reste est acheminé par oléoduc, par les réseaux de transport terrestre et par les voies navigables intérieures.

Au cours des prochaines années, on peut s'attendre à une augmentation constante des déplacements de pétroliers, en raison de l'augmentation de la demande de produits pétroliers qui devrait résulter de la croissance économique attendue.

³ Statistiques EUROSTAT et OCDE/AIE, Journal de la Marine Marchande.

b) Transports de produits pétroliers dans l'Union européenne

Le commerce maritime de produits pétroliers de l'Union est particulièrement important. La demande de pétrole de l'Union s'élève à environ 640 millions de tonnes, mais ce sont approximativement 800 millions de tonnes qui sont transportées chaque année à destination et au départ de ports communautaires, ou entre ces ports. Ces chiffres ne tiennent pas compte du commerce national à l'intérieur de chaque État membre.

Environ 70% des transports par pétroliers dans l'Union se font au large des côtes de l'Atlantique et de la mer du Nord, les 30% restants empruntant la Méditerranée. Dans ces deux zones, la répartition entre le transport de pétrole brut et celui de produits raffinés est environ de 2/3 et 1/3.

Certains pétroliers traversent les eaux de l'Union sans faire escale dans des ports européens, et représentent un volume supplémentaire de pétroliers en circulation. C'est notamment le cas en Méditerranée, où des navires en provenance du Moyen-Orient passent par le détroit de Gibraltar.

c) Structure des échanges maritimes de l'Union – pétrole brut

Le pétrole brut importé par l'Union provient essentiellement du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, tandis que les exportations des champs pétrolifères de la mer du Nord ont pour destination principale l'Amérique du Nord.

La structure des échanges est essentiellement régie par la situation géographique des ports et des raffineries, étant donné que celles-ci reçoivent la totalité du pétrole brut importé et fournissent les produits pétroliers. Les plus grands ports pétroliers de l'Union sont Rotterdam (qui traite chaque année 100,8 millions de tonnes de pétrole brut), Marseille (48,3 mio t), Le Havre (37,0 mio t), Trieste (35,7 mio t) et Wilhelmshaven (32,6 mio t).

Les pétroliers de gros tonnage dominent le marché du transport du pétrole brut. Le pétrole acheminé du Moyen-Orient vers l'Europe est normalement transporté par des bateaux-citernes VLCC (Very Large Crude Carriers)⁴ dont le tonnage est de plus de 200 000 tonnes de port en lourd (tpl)⁵ et qui contournent l'Afrique, ou par des navires de catégorie Suezmax, d'un tonnage compris entre 120 000 et 140 000 tpl, qui empruntent le canal de Suez.

d) Structure des échanges maritimes de l'Union – produits pétroliers

Le commerce des produits pétroliers a une structure plus complexe: il comprend les importations et les exportations de l'Union, le commerce intracommunautaire et le commerce intérieur de chaque État. Le commerce total de produits pétroliers représente annuellement environ 205 millions de tonnes.

Les importations vers l'Union et les exportations au départ de l'Union totalisent 135 millions de tonnes, tandis que les échanges à l'intérieur de l'Union s'élèvent à 70 millions de tonnes. Le commerce de produits pétroliers dans la zone de la mer du Nord est particulièrement intense. Les pétroliers utilisés appartiennent habituellement à une catégorie de navires de plus petites dimensions (il s'agit de transporteurs de produits handysize, allant de 5 000 à 50 000 tpl).

⁴ ou des ULCC (Ultra Large Crude Carrier) de plus de 300 000 tpl

⁵ Le tonnage de port en lourd comprend la cargaison, le carburant et l'avitaillement embarqués sur un navire.

Le nombre de transporteurs de produits pétroliers opérant dans les eaux de l'Union à un moment donné est difficile à évaluer en raison de la grande hétérogénéité de la flotte. Toutefois, on peut donner un ordre de grandeur de 1500 à 2000 navires environ, dont une majorité de navires de faible tonnage. Ce secteur joue un rôle essentiel dans la distribution des produits pétroliers dans l'Union.

L'activité des transporteurs de produits se subdivise encore entre ce qu'on appelle les "produits noirs" (bitume, fuel lourd) et les "produits blancs" (kérosène, essence, etc.). Une bonne partie des produits blancs sont très inflammables et sont transportés par des pétroliers modernes, à la pointe de la technique. Les produits noirs présentent un risque d'incendie et d'explosion nettement plus réduit et sont fréquemment transportés dans des pétroliers plus anciens, proches de la fin de leur durée de vie utile.

Bien que les produits noirs soient intrinsèquement moins dangereux, il faut remarquer que, lorsqu'ils se répandent dans la mer, ils peuvent être beaucoup plus polluants que les produits blancs ou même que le pétrole brut, qui peuvent être dispersés dans une large mesure par évaporation⁶.

L'**Erika** était un transporteur de produits de 35 000 tonnes affecté au transport de fuel lourd (cargaison de produit noir).

2. Caractéristiques de la flotte pétrolière

La flotte mondiale

Après avoir établi l'importance du commerce du pétrole et des produits pétroliers au niveau mondial et à l'intérieur de la Communauté, il convient d'examiner de plus près la composition effective de la flotte de pétroliers⁷.

La flotte mondiale de bateaux-citernes se répartit sommairement entre les pétroliers (pétrole brut et produits pétroliers), les transporteurs de produits chimiques et les transporteurs de gaz liquéfiés. En termes de tonnage, la flotte de pétroliers est de loin la plus importante. Ce secteur occupe en effet la première place parmi les secteurs du transport maritime, et compte les plus grands navires existants.

La flotte mondiale de pétroliers comptait, au 1^{er} janvier 1999, 7030 unités⁸ totalisant 289 millions tpl. Cela représentait 38,5% du tonnage marchand mondial.

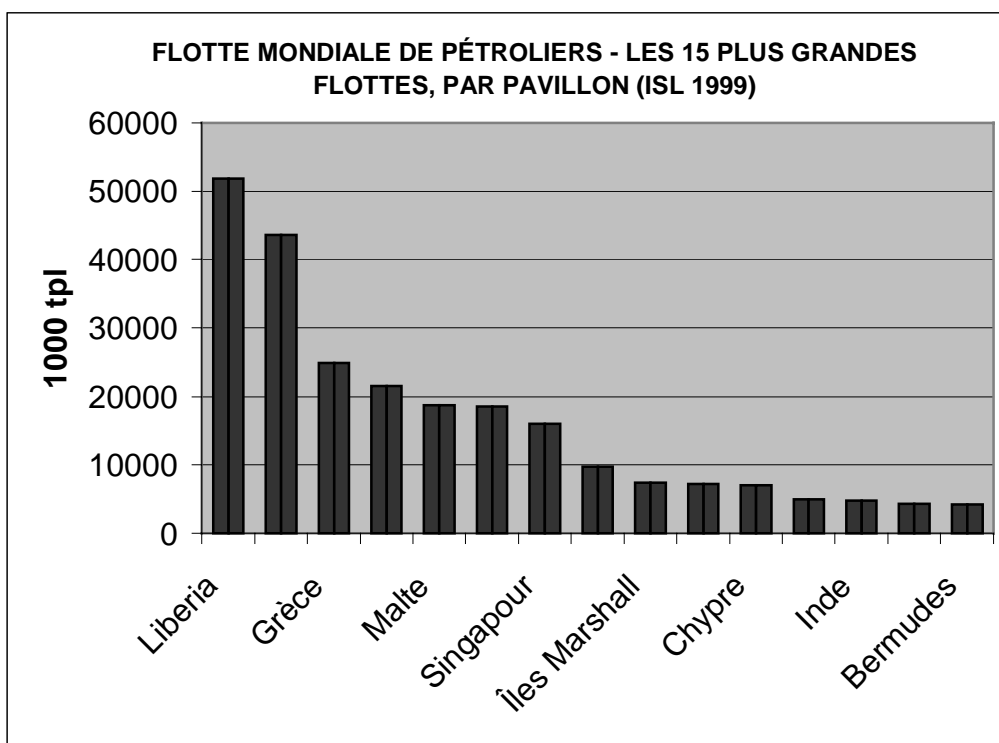
L'âge moyen des navires de la flotte mondiale de pétroliers en 1999 était de 18 ans (contre 16,7 ans en 1995). Sur l'ensemble de la flotte exploitée en 1999, 41% des navires (soit 2939 unités) ont été construits avant 1979 et ont donc à présent plus de 20 ans. En termes de tonnage, ils représentent 36% du tonnage total des pétroliers.

⁶ Les pollutions accidentelles peuvent être provoquées par d'autres navires que les pétroliers, navires qui transportent souvent de grandes quantités de fioul lourd servant de fioul de soute. Cet aspect du problème n'est pas abordé dans la présente communication, mais cela représente un risque important qui a déjà été signalé par l'OMI.

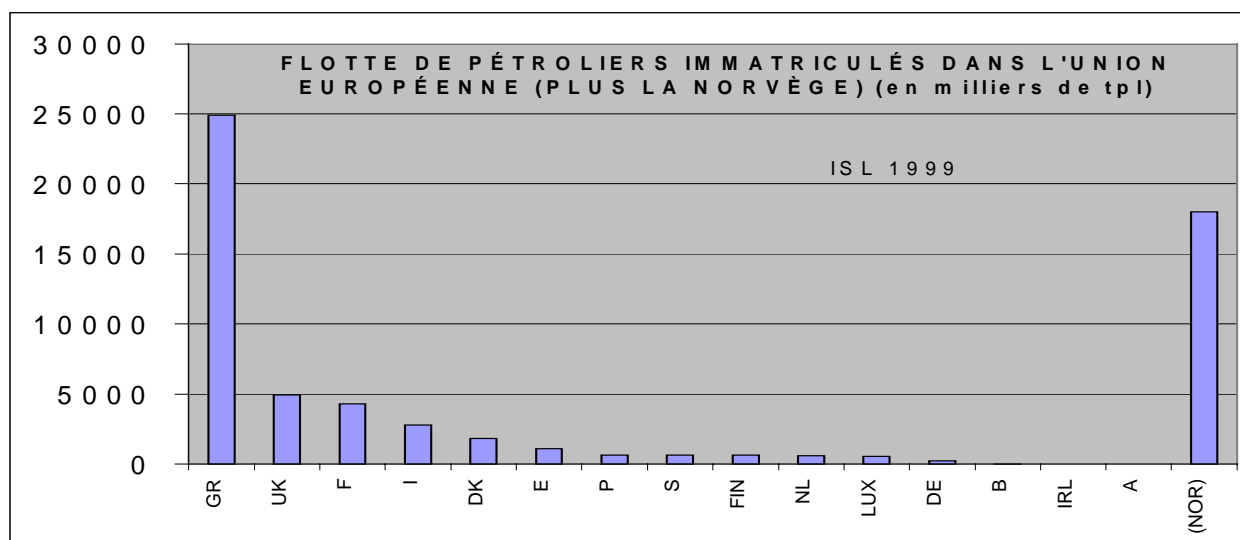
⁷ Sources d'informations: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) Brême, Yearbook et plusieurs livraisons de FOCUS 1999, ISL Merchant Fleet Data Base (données agrégées fondées sur les mises à jour trimestrielles fournies par LMIS); Institute of Shipping Analysis (ISA), Göteborg; DG Énergie et transport, Statistics Pocket Book.

⁸ Navires de 300 tonneaux de jauge brute et plus.

Le graphique suivant montre les 15 plus grandes flottes de pétroliers du monde, qui totalisent 85% du tonnage global.



La flotte européenne



L'Union comptait une flotte de pétroliers comprenant 855 unités⁹ totalisant 43,2 millions tpl, ce qui représente 14,9% du total mondial. On estime toutefois que les sociétés établies dans l'Union contrôlent¹⁰ environ 35% de la flotte mondiale de pétroliers. Les intérêts européens recourent fréquemment aux pavillons du Liberia, de Panama, de Chypre, de Malte et de Bahamas.

L'âge moyen des pétroliers immatriculés dans l'Union était de 19,1 ans en 1999 (contre 18,9 en 1995) et se situe donc au-dessus de la moyenne mondiale. Plus de 45% de la flotte immatriculée dans l'Union (en nombre de navires) a plus de 20 ans d'âge.

De nombreux pétroliers naviguant sous un pavillon de l'Union et contrôlés par une société de l'Union pratiquent ce que l'on appelle le "trafic tiers", c'est-à-dire qu'ils effectuent des transports entre des pays autres que leur pays d'immatriculation, par exemple entre le Moyen-Orient et le Japon, et ne visitent que rarement, voire jamais, les ports de l'Union européenne.

Il faut également noter que la sixième flotte du monde en volume est celle immatriculée en Norvège (18 mio t), ce qui implique que la flotte de pétroliers naviguant sous un pavillon de l'EEE représente plus de 20% du total mondial.

3. Les accidents impliquant des pétroliers

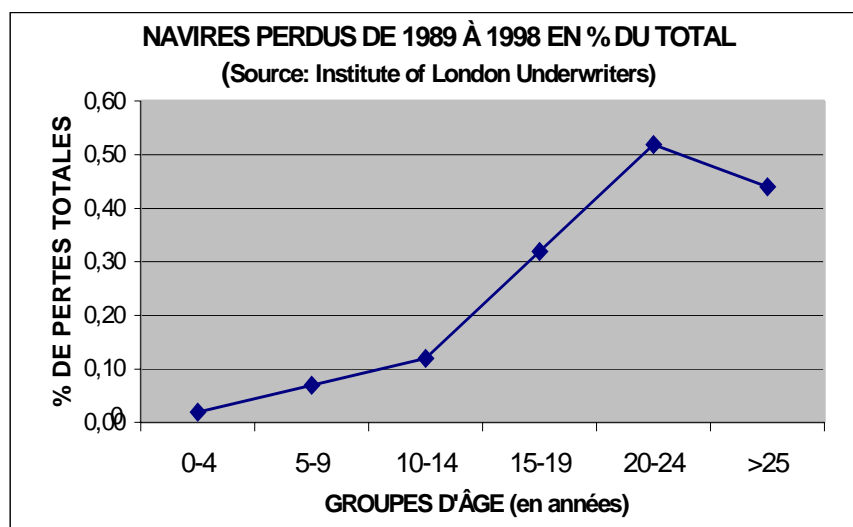
Entre janvier 1992 et mars 1999, ce sont en tout 593 navires marchands qui ont été perdus (soit environ 8 mio tpl). 77 de ces navires étaient des pétroliers, ce qui correspond à 13% seulement du nombre de sinistres, mais à 31% du tonnage perdu.

Par rapport à la part qu'occupent les pétroliers dans la flotte mondiale (18,2% du nombre de navires et 38,5% du tonnage), il semblerait que leurs résultats en termes de sécurité sont relativement bons. L'annexe 1 contient un résumé des principaux accidents impliquant des pétroliers dans les eaux de l'Union. Bien que la majorité des accidents mentionnés se soient produits au large des côtes septentrionales et occidentales de l'UE, il faut souligner que les accidents de pétroliers en Méditerranée pourraient faire courir un risque considérable à l'environnement et au commerce. Les accidents sont souvent attribués à des erreurs humaines (erreur de navigation ou de pilotage). Les problèmes liés à la structure, l'incendie et l'explosion constituent d'autres causes d'accident.

⁹ Danemark: y compris DOR (Danish Ordinary Register of Shipping), DIS (Danish International Ship Register), les Îles Féroé et le Groenland. France: y compris Kerguelen, la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française, la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Pierre-et-Miquelon, Mayotte, la Réunion, les îles Wallis-et-Futuna, la Guyane française. Pays-Bas: y compris les Antilles néerlandaises et Aruba. Portugal: y compris Madère (et Macao). Espagne: y compris les îles Canaries. Royaume-Uni: y compris l'île de Man, les îles Anglo-Normandes, les îles Vierges britanniques, Montserrat, Sainte-Hélène, les îles Turks et Caicos, Anguilla et les îles Falkland.

¹⁰ Il s'agit de sociétés domiciliées dans l'Union européenne et qui détiennent une participation majoritaire dans les flottes concernées.

Il existe une corrélation générale entre l'âge des navires et les accidents survenus. Le tableau suivant montre les pourcentages de navires perdus entre 1989 et 1998 par groupe d'âge.



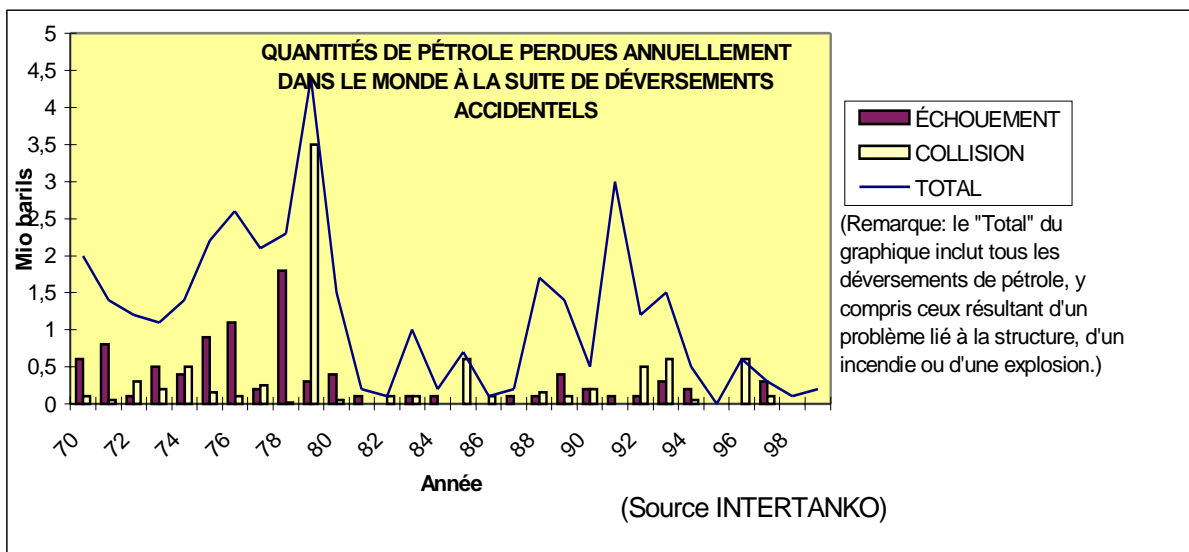
Les chiffres de l'annexe 1 montrent en outre que 60 des 77 pétroliers perdus entre 1992 et 1999 avaient plus de 20 ans d'âge. Cependant, plusieurs des pétroliers dont l'échouement a provoqué des pollutions de grande ampleur en Europe étaient relativement récents¹¹.

Les défaillances structurelles constituent l'autre cause importante de pollutions accidentelles majeures qui suscite de plus en plus d'inquiétude.

Plusieurs cas de problèmes graves liés à la structure ont été enregistrés, le plus grave étant l'explosion du **Betelgeuse** survenue dans la baie de Bantry (Irlande) en 1979, où 50 personnes ont trouvé la mort, et qui avait été provoquée par la rupture de la coque. Le **Nakhoda** a connu un sort similaire à celui de l'**Erika** au large du Japon en 1997: il s'est cassé en deux alors qu'il transportait du fuel lourd, provoquant une pollution de grande ampleur.

¹¹ La présente communication concerne les naufrages de pétroliers et la pollution qui en résulte, mais il faut souligner que la pollution la plus importante causée par les pétroliers est d'ordre opérationnel, c'est-à-dire provoquée par le nettoyage des citernes et le rejet des résidus de cargaison. Plusieurs mesures prises par l'OMI ont permis de limiter ce type de pollution et il sera possible de la limiter davantage grâce à des installations de réception appropriées dans tous les ports pétroliers. La proposition de directive sur les installations portuaires de réception des déchets d'exploitation et résidus de cargaison aborde ce problème en Europe - Position commune (CE) n° 1/2000.

Il a été estimé qu'une corrosion considérable des ballasts avait joué un rôle important dans ces accidents. Le même mois que la catastrophe de l'**Erika**, le pétrolier russe **Volgoneft 248**, transportant lui aussi du fuel lourd, s'est échoué par mauvais temps et s'est brisé au large d'Istanbul, provoquant une pollution de grande ampleur.



Les mesures prises à la suite de ces accidents pour améliorer la sécurité et réduire la pollution ont entraîné une réduction non négligeable tant du nombre d'accidents que de la pollution par les hydrocarbures. Il n'y a cependant pas lieu d'être satisfait. Depuis la catastrophe du **Torrey Canyon**, la réaction des européens a fortement évolué: alors qu'ils acceptaient – avec regret – que la pollution soit le prix à payer pour le développement économique, ils se montrent désormais intransigeants et indignés. Il faut souligner qu'aucun autre type de catastrophe maritime n'a jamais endommagé de telles étendues du milieu marin ni eu un impact sur la vie et les activités professionnelles d'un aussi grand nombre de personnes. **Par conséquent, tout en constatant avec satisfaction la tendance à l'amélioration de la sécurité des pétroliers, il est clair que l'on peut et doit faire davantage pour empêcher si possible tout accident de cette nature.**

B – La sécurité des navires pétroliers

1. Développements dans le domaine de la sécurité des pétroliers

À la suite de plusieurs déversements d'hydrocarbures très graves résultant d'accidents de pétroliers, diverses mesures strictes ont été prises au niveau international pour améliorer les normes de sécurité. Les statistiques d'accidents récentes attestent de l'incidence de ces mesures.

a) Réglementation de l'OMI

À la suite de la catastrophe du *Torrey Canyon* en 1967, les menaces réelles que fait peser sur l'environnement l'augmentation rapide de la circulation de pétroliers et de la taille des navires sont devenues manifestes. Il était clair que des mesures supplémentaires étaient nécessaires pour prévenir les pollutions causées par les pétroliers et pour améliorer le système d'indemnisation en cas d'accident de ce type.

Le plan d'action élaboré dans le cadre de l'OMI après l'accident du Torrey Canyon s'est traduit par l'adoption d'une série de conventions couvrant les problèmes juridiques et opérationnels révélés par l'accident. Ces conventions ne visaient pas uniquement à s'attaquer aux pollutions accidentelles, mais aussi à l'importante question de la pollution opérationnelle.

La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)¹² a été adoptée en 1973. Elle vise à couvrir toutes les pollutions provoquées par les navires, impliquant non seulement le pétrole mais aussi les produits chimiques, les eaux usées, les ordures et d'autres substances nocives. La dernière annexe à adopter couvre la pollution de l'air par les navires.

Parmi les mesures adoptées dans le cadre de MARPOL figure le lavage au pétrole brut, qui rend superflue l'utilisation d'eau de mer pour le nettoyage des citernes de cargaison. Des systèmes à gaz inerte ont été mis en place sur les transporteurs de pétrole brut afin d'éviter toute inflammation dans l'espace à cargaison. Une autre mesure a été l'introduction des citernes à ballast séparé (SBT). Ces mesures ont été intégrées dans le protocole 1978 à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (protocole SOLAS 1978) et dans le protocole 1978 de la convention MARPOL de 1973.

Plus récemment, à la suite de l'accident de l'Exxon Valdez en 1989, des exigences supplémentaires ont été ajoutées à la convention MARPOL afin d'éliminer progressivement les pétroliers à coque unique et de les remplacer par des navires à double coque ou d'une conception équivalente. (Pour plus de détails, voir la partie II, point A.3.)

b) Mesures prises à l'échelon de l'Union européenne

Plusieurs mesures ont également été prises au niveau de la Communauté dans les domaines de la sécurité, de la prévention de la pollution ainsi que de l'inspection des navires. Elles sont fondées dans une large mesure sur la réglementation internationale de l'OMI, ou la complètent. La directive concernant le contrôle par l'État du port¹³ prévoit l'inspection de tous les navires et comprend des exigences spécifiques relatives à l'inspection des pétroliers. La directive 94/57/CE établit des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la classification des navires et les activités pertinentes des administrations.¹⁴

La résolution de l'OMI concernant le jaugeage des citernes à ballast séparé (SBT) à bord des pétroliers est mise en œuvre au moyen d'un règlement¹⁵ qui permet de faire bénéficier les navires équipés de SBT d'un système d'abattements sur les redevances demandées.

Les navires transportant des marchandises dangereuses et polluantes à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant doivent notifier des informations détaillées sur leurs cargaisons en vertu de la directive 93/75/CEE¹⁶.

La proposition de directive sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison¹⁷ vise à faire respecter les dispositions

¹² La convention internationale de l'OMI pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée en 1973, a été modifiée par le protocole de 1978 (MARPOL 73/78).

¹³ Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995.

¹⁴ Directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994.

¹⁵ Règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil du 21 novembre 1994.

¹⁶ Directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993.

¹⁷ Position commune (CE) n° 2/2000.

MARPOL qui imposent d'assurer la fourniture d'installations de réception adéquates dans les ports.

c) Mesures opérationnelles

Plusieurs mesures importantes ont été prises dans le cadre de l'OMI qui contribuent à réduire le risque d'échouement ou de collisions de navires. Des dispositifs de séparation du trafic ont été adoptés dans les zones à forte densité de circulation. Ces dispositifs mettent en place des couloirs de navigation à sens unique qui réduisent fortement le risque de collision frontale (par ex. dans le Pas de Calais). Ils permettent de garder la circulation à l'écart des côtes (ex. Ouessant). La mise en place des dispositifs de séparation du trafic a considérablement réduit les collisions dans les zones où ils ont été établis.

Les équipements de navigation sont devenus plus fiables et plus précis. Les radars permettent désormais de visualiser automatiquement la position d'autres navires et le navigateur peut évaluer le risque de collision beaucoup plus facilement. La navigation de précision utilisant la technologie des satellites (GNSS) fournit un tracé continu et précis de la position du navire, ce qui réduit considérablement le risque d'échouement pendant la traversée.

Des améliorations supplémentaires sont apportées dans le domaine technique. La précision de la navigation sera encore améliorée, par exemple, avec l'introduction des systèmes électroniques de visualisation des cartes marines (SEVCM) et la mise au point du système mondial de navigation par satellites GALILEO. L'installation de transpondeurs (AIS : «Automatic Identification System») sur les navires permettra d'identifier les navires depuis la côte et fournira aux navigateurs de meilleures informations afin de déterminer le risque de collision avec plus de précision. La précision des prévisions météorologiques s'est accrue et il est possible de limiter les dégâts et de faire des économies en déterminant la route des navires en fonction du temps.

d) La formation et l'élément humain

L'élément humain a été un facteur important dans de nombreux accidents. La formation et la compétence des équipages ont été reconnues comme étant un élément essentiel de l'amélioration de la sécurité en mer; l'OMI a donc adopté en 1978 la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW 78). Ses faiblesses ont cependant été rapidement reconnues et une révision rigoureuse de la convention a abouti à l'entrée en vigueur, en 1997, de la convention STCW révisée.

La mise au point d'outils d'aide à la formation tels que les simulateurs a contribué à améliorer l'efficacité des programmes de formation des gens de mer.

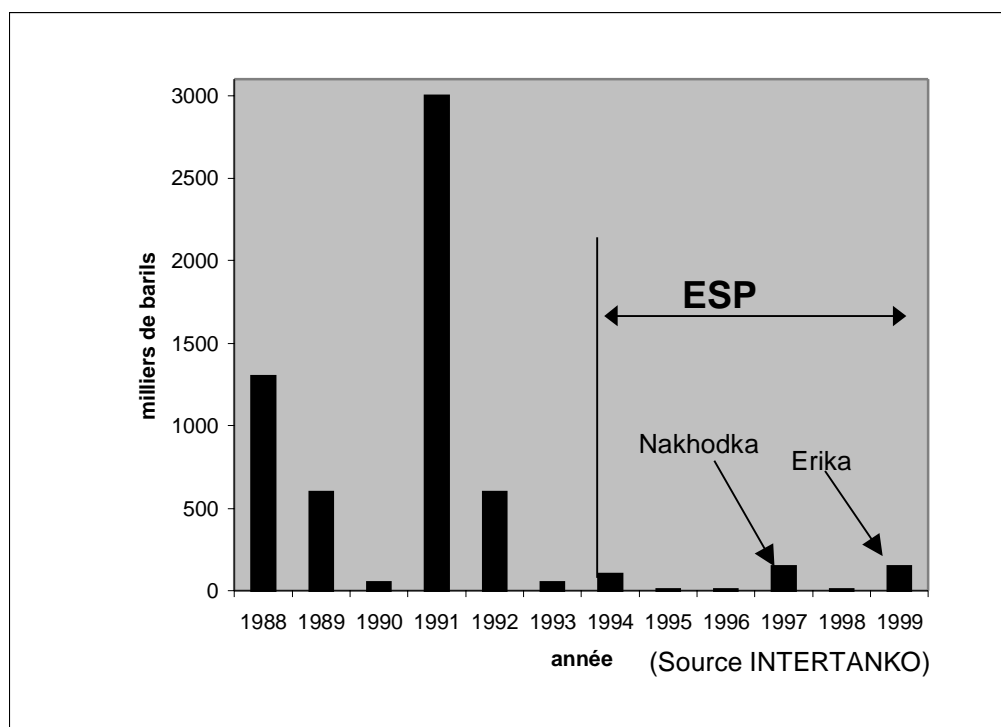
Une série de normes de l'OIT concernant les conditions de travail et de vie à bord des navires ont également été adoptées. La convention la plus récente, qui régit le nombre d'heures de travail à bord du navire, s'attaque au problème de la fatigue, considérée comme un facteur de plus en plus important des accidents maritimes. La Commission continuera à suivre avec un grand intérêt les travaux de l'OIT en vue de permettre une conclusion rapide des discussions sur l'abandon, le décès et les dommages causés aux marins.

Un autre instrument important, le code international de gestion de la sécurité (code ISM) est devenu obligatoire en 1998. Le code ISM prévoit des pratiques pour la sécurité de l'exploitation des navires et un environnement de travail sûr et impose des mesures de

sauvegarde contre les risques identifiés. Il prévoit aussi une amélioration continue des compétences de gestion du personnel, particulièrement en matière de sécurité et de réaction aux situations d'urgence.

e) Améliorations structurelles

Une surveillance étroite de la structure des navires et des contraintes et sollicitations affectant les coques a entraîné une réduction des sinistres liés à des problèmes de structure. Un meilleur équipement de surveillance des contraintes et des calculateurs électroniques de chargement ont contribué à faire en sorte que les contraintes restent dans les limites permises. Depuis 1993, la convention MARPOL prévoit un contrôle renforcé de l'état des pétroliers vieillissants: il s'agit du programme d'inspections ESP (Enhanced Survey Programme) qui doit être exécuté sur les transporteurs de pétrole brut de plus de 20 000 tonnes et les transporteurs de produits de plus de 30 000 tonnes. La coque des pétroliers doit donc subir une inspection beaucoup plus rigoureuse que ce n'était le cas précédemment. Les directives OMI précisent les détails de ces inspections, qui deviennent plus strictes à mesure que le navire avance en âge. Le champ d'application de cette réglementation a été élargi ultérieurement de sorte que, depuis 1996, les dispositions en matière d'ESP doivent s'appliquer à tous les pétroliers de plus de 500 tonnes. L'ESP a entraîné une réduction non négligeable du nombre de sinistres et d'incidents à l'origine d'une pollution. Le graphique suivant le montre clairement.



Déversements de pétrole – quantités de pétrole perdues annuellement à la suite de problèmes liés à la structure, d'incendies et d'explosions

f) Nouveaux modèles de pétroliers¹⁸

En vertu de la convention MARPOL, les pétroliers construits depuis 1996 doivent être à double coque ou d'une conception équivalente, tandis que les pétroliers à simple coque seront progressivement éliminés. Avec les navires à double coque, le risque de pollution sera considérablement réduit, notamment en cas de légère collision ou d'échouement. Le maintien de l'intégrité structurelle, particulièrement dans les citernes à ballast de ces navires, sera essentiel. L'emploi de revêtements et de systèmes de protection anticorrosion modernes et efficaces dans les citernes à ballast contribueront à prévenir la détérioration rapide qui caractérisait les pétroliers de conception plus ancienne. Il faudra absolument veiller à surveiller de près l'intégrité du revêtement et des systèmes à mesure que ces nouveaux modèles de navires vieilliront.

Flotte de pétroliers au 1^{er} janvier 2000 – proportion de navires à double coque (source: INTERTANKO)			
Segment (en tpl)	Nombre de pétroliers	Double coque	% de double coque
< 5 000	2249	32	1.4%
5 – 20 000	1155	296	25.6%
20 – 80 000	1538	424	27.5%
80 – 200 000	975	417	42.8%
> 200 000	493	164	33.3%
TOTAL	6410	1333	20.8%

2. Les faiblesses du régime actuel

a) Propriété et pratiques d'affrètement

Toutes les améliorations techniques mises en œuvre ne peuvent masquer le fait que certaines tendances observées sur le marché donnent de sérieux motifs d'inquiétude. Les sociétés pétrolières se sont largement défaites de leurs flottes de pétroliers. De nombreux petits propriétaires de pétroliers indépendants ont fait leur entrée sur le marché. Les sociétés pétrolières ne contrôlent qu'un quart de la flotte mondiale de pétroliers, les trois quarts restants étant aux mains de propriétaires indépendants.

On assiste en outre à une certaine "atomisation" parmi les propriétaires de pétroliers indépendants. En répartissant leur flotte entre des sociétés à navire unique, souvent sous la forme de sociétés écrans enregistrées dans des places financières offshore, les propriétaires peuvent réduire leurs risques financiers. Il est souvent difficile de déterminer quels sont les

¹⁸ L'action-clé "Transports terrestres et technologies marines" du 5^e programme-cadre visera à apporter des améliorations en matière d'efficacité, de sécurité et de respect de l'environnement à bord des navires.

intérêts financiers dissimulés derrière ces structures et d'identifier les véritables décideurs responsables de la sécurité de l'exploitation des navires.

Les affréteurs suivent une tendance quelque peu similaire. Les grandes sociétés productrices de pétrole sont en concurrence avec les sociétés commerciales, qui peuvent être réparties entre gros négociants de dimension mondiale et opérateurs de niche. De nouveaux négociants en produits pétroliers apparaissent régulièrement sur le marché du pétrole, tandis que d'autres disparaissent ou fusionnent. Le commerce du pétrole et le marché des affrètements sont soumis à une forte concurrence. Trouver la capacité de transport par pétrolier la moins chère sur le marché est une partie essentielle de l'activité. Le caractère volatile du marché se traduit aussi par l'abandon des contrats à long terme entre affréteurs et transporteurs au profit d'affrètements à court terme (ce qu'on appelle le "marché spot"), comme l'illustre le tableau suivant.

	1974	1999
Flotte contrôlée par les sociétés pétrolières	40%	25%
Contrat d'affrètement à long terme entre une société pétrolière et un transporteur	50%	25%
Affrètement à court terme / marché spot	10%	50%

(Source: INTERTANKO)

Le marché spot est soumis à une féroce concurrence sur les prix. Les observations effectuées sur le marché montrent qu'il n'y a pas de différence notable au niveau des taux de fret entre les vieux pétroliers et les pétroliers récents: apparemment, c'est souvent le tonnage disponible le moins cher, offert par les plus vieux navires, qui dicte les prix. Dans un tel marché, il est donc difficile de faire en sorte que la qualité paie, de sorte que les petits exploitants supportant de faibles niveaux de coûts gagnent des parts de marché au détriment de sociétés à la réputation bien établie. Ce phénomène comporte un risque pour la sécurité.

b) Application de la réglementation

La réalité économique décrite ci-dessus requiert un renforcement des régimes d'inspection pour que la sécurité ne soit pas compromise et ne soit pas l'enjeu d'une concurrence déloyale au détriment des exploitants qui appliquent des normes de qualité élevée.

C'est en premier lieu à l'État du pavillon (pays d'immatriculation du navire) qu'incombe la responsabilité de veiller à ce qu'un navire battant pavillon de cet État respecte les normes internationales. Malheureusement, tous les États de pavillon ne semblent pas faire preuve d'un niveau de responsabilité suffisant en s'acquittant de cette tâche. Bien que les États de pavillon soient liés par les dispositions réglementaires des conventions internationales auxquelles ils sont parties, l'OMI ne possède pas les pouvoirs de police nécessaires pour s'assurer du respect effectif de ces dispositions. Les exploitants les moins scrupuleux peuvent donc immatriculer leurs navires sous des pavillons dont ils savent qu'ils n'imposent pas le respect total de la réglementation internationale. C'est pour cette raison que les États, en tant qu'États du port, ont établi une ligne de défense contre le transport maritime inférieur aux normes, en procédant à des inspections dans le cadre de régimes de contrôle des navires par l'État du port. Dans ce

cadre, une partie des navires qui font escale dans les ports d'un État sont inspectés pour vérifier s'ils sont conformes aux normes internationales en matière de sécurité, de pollution et d'effectifs. Le contrôle par l'État du port ne se concentre pas spécifiquement sur les aspects liés à la structure des navires. Un contrôle par l'État du port est effectué au cours d'une escale, qui implique normalement des activités de chargement et de déchargement; la possibilité d'inspecter les espaces à cargaison et les citernes à ballast est limitée et l'inspection de la structure de la carène est pratiquement impossible.

La structure des navires est inspectée et surveillée par des sociétés de classification. Il s'agit d'organisations privées hautement spécialisées, possédant une vaste expérience dans le secteur du transport maritime, employant des centaines voire, dans certains cas, des milliers de techniciens et s'appuyant sur des centres de recherche et de calcul puissants. Les sociétés de classification évaluent l'état d'un navire par rapport aux normes techniques fixées par elles afin de délivrer le certificat de classification. En outre, elles agissent souvent pour le compte des États du pavillon pour vérifier la conformité du navire aux exigences de sécurité et de respect de l'environnement prévues par les conventions internationales et délivrer les certificats légaux correspondants.

Ces dernières années, le caractère de plus en plus commercial des sociétés de classification a entraîné une forte concurrence entre ces sociétés pour attirer la clientèle. Parallèlement, on a observé une tendance préoccupante à la prolifération de sociétés appliquant des normes de niveaux variables et une tendance croissante des propriétaires à pratiquer le changement de classe (pratique dite de "class-hopping").

Pour assurer la qualité structurelle de la flotte des pétroliers, il est absolument vital que les sociétés de classification appliquent les normes les plus strictes possibles dans l'exécution de leurs tâches. Bien que les dix membres de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS) aient comme objectif de fixer des normes appropriées et de veiller à ce qu'elles soient respectées, on peut sérieusement se demander si le système de classification dans son ensemble fait suffisamment d'efforts pour atteindre les niveaux de qualité requis. De nombreuses personnes du secteur estiment que tous les membres de l'IACS ne respectent pas les normes strictes nécessaires. Il semble y avoir des variations à la fois entre les membres de l'IACS et au sein même des sociétés de classification, où l'on fait état de normes différentes en fonction de l'administration du pavillon et/ou du client.

La Commission partage la crainte, souvent exprimée dans différents secteurs du transport maritime, que les prestations des sociétés de classification ne respectent pas toujours les normes exigées.

c) Réaction du secteur

La Communauté reconnaît que le secteur du transport maritime de pétrole a déjà fait des démarches pour s'attaquer aux problèmes mis en lumière par l'accident de l'**Erika**. L'IACS a notamment perçu la nécessité pressante d'améliorer l'examen et la surveillance de la structure des navires, particulièrement en ce qui concerne la dégradation des éléments en acier dans les citernes à ballast.

L'IACS, lors d'une réunion spéciale de son conseil d'administration à Hambourg le 16 février, a examiné en détail la question spécifique de la sécurité des pétroliers et a annoncé un certain nombre de mesures. Il s'agit notamment d'améliorer les visites de classification pour les pétroliers de plus de 15 ans d'âge. Les dossiers de classification, y compris les rapports de mesure d'épaisseur, seront tenus sous une forme informatisée et transférés à la société qui

reprend la classification d'un navire. Parmi les mesures spécifiques, il faut citer le contrôle annuel des citernes à ballast contiguës aux citernes de charge chauffées et un régime de surveillance intermédiaire renforcée. Une meilleure diffusion des informations améliorera la transparence. La mise en œuvre correcte des mesures adoptées par les membres de l'IACS sera suivie de près par la Commission et les États membres dans le cadre de l'inspection des sociétés de classification agréées sur la base de la directive 94/57/CE du Conseil.

L'industrie pétrolière a également réagi à l'accident. Travaillant dans le cadre du Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF), l'industrie discute des moyens de renforcer l'efficacité des systèmes d'inspection privés utilisés par les membres de l'OCIMF. La plupart des grandes sociétés pétrolières ont leurs propres programmes d'inspection internes. Le service commercial n'affrète que des pétroliers qui ont été inspectés par le service technique. Les procédures et rapports d'inspection sont harmonisés dans une certaine mesure et les informations sont conservées dans une base de données commune de l'OCIMF, dénommée SIRE, qui couvre quelque 4000 pétroliers et enregistre chaque année environ 10 000 rapports d'inspection de pétroliers. Dans un premier temps, l'OCIMF a convenu que les rapports d'inspection privés stockés dans la base de données SIRE seront mis à la disposition des inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port dans le cadre du projet EQUASIS (voir II-B-1), ce qui devrait contribuer à optimiser l'emploi des ressources disponibles pour le contrôle par l'État du port.

Il est urgent d'agir...

L'Erika était un transporteur de produits de 25 ans d'âge, équipé de citernes à ballast séparé et transportant du fuel lourd. Ses certificats légaux étaient en ordre et, l'année précédant l'accident, il avait subi avec succès la visite effectuée tous les cinq ans. Une inspection approfondie avait été réalisée en mai dans le cadre du contrôle par l'État du port et aucune déficience n'avait été découverte. Il avait été inspecté par l'affréteur et jugé acceptable pour le transport à effectuer. Comment est-il possible, dans ces conditions, que le navire se soit cassé en deux et ait provoqué une telle catastrophe écologique?

L'Erika constitue un défi important pour l'ensemble du secteur du transport maritime du pétrole. Son histoire montre clairement que si nous voulons empêcher que de tels accidents ne se reproduisent, des mesures sont nécessaires pour aller au-delà de la simple vérification de la certification et de l'exécution d'inspections superficielles. La responsabilité de veiller à ce que les pétroliers sont conformes aux normes de sécurité et de respect de l'environnement exigées incombe au propriétaire et à l'État du pavillon. Il est clair, toutefois, que certains États et certains propriétaires sont moins consciencieux que d'autres. On observe en outre, dans ce secteur d'activité complexe, un manque de transparence caractérisé, qui a souvent pour effet d'occulter l'identité des personnes responsables d'un pétrolier donné derrière les portes de sociétés écrans enregistrées dans des places financières offshore. Pour cette raison, il apparaît très important que les États du port et les organismes responsables du secteur adoptent une attitude plus ferme, notamment à l'égard des pétroliers les plus anciens, afin que les défaillances structurelles et les navires inférieurs aux normes soient identifiés avant qu'ils ne représentent une menace pour l'environnement. Le fait que l'âge moyen de la flotte de pétroliers soit relativement élevé et continue à s'accroître, tant au niveau mondial que dans l'Union, est également très préoccupant. Il faut inverser cette tendance en mettant en service des unités de transport plus récentes, plus respectueuses de l'environnement.

Globalement, nous avons besoin d'un ensemble de mesures qui amènera un changement de mentalité dans le secteur du transport maritime du pétrole. Il faut des incitants plus puissants pour inspirer le souci de la qualité aux transporteurs, aux affréteurs, aux sociétés de classification et aux autres organismes jouant un rôle important. Simultanément, il faudrait resserrer les mailles du filet sur ceux qui poursuivent les bénéfices économiques personnels à court terme au détriment de la sécurité et de l'environnement marin.

2: LES PROPOSITIONS D'ACTION

Dans l'élaboration de ses propositions, la Commission a suivi une approche visant plus particulièrement à:

- approfondir l'uniformisation des procédures et des pratiques d'inspection,
- accroître la "fertilisation croisée" entre les instruments communautaires, en particulier la directive sur le contrôle des navires par l'État du port et la directive concernant les sociétés de classification;
- renforcer les contraintes à l'égard des navires créant potentiellement un risque majeur pour l'environnement tout en récompensant les exploitants de navires de qualité ou de conception plus respectueuse de l'environnement;
- s'efforcer de faire disparaître la confusion créée par la multiplication des contrôles et inspections de toutes sortes: chaque partie (armateur, affréteur, État du pavillon, société de classification et autorité de contrôle de l'État du port) devrait rester dans les limites de son rôle et de ses compétences;
- responsabiliser tous les acteurs de l'industrie qui contribuent à l'exploitation de navires inférieurs aux normes;
- lutter contre l'opacité du monde du transport maritime en renforçant les obligations de publication d'informations liées aux inspections et aux immobilisations de navires et en développant la base de données EQUASIS sur la qualité des navires;
- améliorer le suivi de l'application correcte de la législation communautaire, en fournissant à la Commission les moyens nécessaires pour l'accomplissement de cette tâche.

Deux sortes de mesures sont proposées par la Commission:

- Dans une première phase, la Commission présente des mesures d'ordre réglementaire. Trois propositions de textes juridiques sont annexées à la présente communication. Elles concernent la modification de la directive sur le contrôle des navires par l'État du port (directive 95/21/CE), la modification de la directive sur les sociétés de classification (directive 94/57/CE), ainsi qu'un règlement relatif à l'introduction accélérée des normes double coque ou équivalentes (PARTIE A).
- Dans une seconde partie, la communication expose les grandes lignes d'action à venir concernant la transparence des informations concernant la qualité des navires, la surveillance de la navigation, la possibilité de la création d'une structure européenne de la sécurité maritime et surtout la responsabilisation des divers acteurs du monde maritime (PARTIE B).

A - PROPOSITIONS DE MESURES LEGISLATIVES IMMEDIATES

1. Le contrôle des navires par l'État du port

Le contrôle des navires par l'État du port s'est développé en réponse au comportement laxiste ou négligent de certains exploitants de navires ou d'États du pavillon peu soucieux du respect des règles de sécurité établies par l'OMI. Il est basé sur le principe d'une vérification de ces règles internationales au moyen d'inspections des navires faisant escale dans les ports.

En Europe¹⁹, un accord administratif entre autorités maritimes, le mémorandum de Paris, a été conclu en 1982 afin de développer des procédures d'inspection harmonisées. En 1995, le Conseil a adopté la directive 95/21/CE qui rend obligatoire et renforce de manière significative les dispositions du mémorandum de Paris. Cette directive constitue le pilier principal de l'action de la Communauté dans sa lutte contre les navires inférieurs aux normes internationales de sécurité. En parallèle à l'action législative, il convient de souligner l'importance de la formation des inspecteurs pour atteindre une mise en œuvre harmonisée des pratiques d'inspection dans les ports. La Commission a financé le développement d'un cours de formation et envisage sur cette base d'organiser en 2000 et 2001 des cours rassemblant des inspecteurs de différentes administrations maritimes des États membres du mémorandum de Paris.

La directive sur le contrôle par l'État du port a été amendée à plusieurs reprises, dans le but de renforcer l'uniformisation et l'efficacité des procédures. Toutefois, l'accident de l'ERIKA a mis en évidence certaines lacunes dans le fonctionnement du contrôle par l'État du port, en particulier pour ce qui concerne l'inspection des navires qui présentent statistiquement des risques plus élevés, soit en raison de leur âge, soit en raison de la nature polluante de leur cargaison. Il apparaît en outre évident à la Commission que l'opacité actuelle du monde maritime et le manque de synergie entre les acteurs impliqués (inspecteurs du port, sociétés de classification, etc.) réduisent considérablement l'efficacité du contrôle par l'État du port.

En conséquence, la Commission propose, dans la première proposition de cette communication, d'amender la directive 95/21/CE sur la base des principes suivants:

a) Une sévérité accrue pour les navires manifestement inférieurs aux normes

- Bannissement des navires de plus de 15 ans d'âge, qui ont été immobilisés plus de 2 fois au cours des 2 années précédentes et qui figurent sur la "liste noire" des pavillons qui comptent un nombre d'immobilisations supérieur à la moyenne. Cette mesure revêt le caractère d'une sanction à l'encontre des armateurs «récidivistes» et des États du pavillon faisant preuve d'une négligence persistante vis-à-vis du suivi des navires battant leur pavillon. La Commission publie tous les six mois la liste des navires bannis.

¹⁹ La région couverte par le Mémorandum de Paris dépasse en réalité largement les frontières de l'Union européenne, puisque des pays tels que le Canada, la Russie ou la Croatie en font partie.

- Inspection systématique dans les ports des navires dont le "coefficient de ciblage"²⁰ est particulièrement élevé.

b) Des contrôles plus étendus sur les pétroliers et les autres navires à risque

- Les dispositions facultatives de la directive existante concernant les navires à risque²¹ deviennent obligatoires: désormais ces navires seront soumis à une inspection renforcée obligatoire tous les ans au moment de leur entrée dans un port de la Communauté. Une obligation de prénotification avant l'entrée dans les ports est instituée afin de faciliter la préparation des inspections.
- Ces mesures sont encore renforcées à l'égard des pétroliers: ils seront soumis au régime d'inspection renforcée à partir de l'âge de 15 ans, et non plus 20 ans ou 25 ans comme dans la directive actuelle. En outre, les inspecteurs devront examiner au moins l'une des citernes à ballast, afin de détecter d'éventuels problèmes de corrosion.

c) Des obligations d'information renforcées

- Pour une efficacité accrue: les inspecteurs disposeront d'un plus grand nombre d'informations sur les navires à inspecter, au travers de la consultation obligatoire de la base de données EQUASIS sur la qualité des navires. En outre, les inspecteurs devront mentionner dans leurs rapports la nature des contrôles effectués: cela permettra d'éviter que l'inspecteur du port d'escale suivant ne refasse la même inspection.
- Pour une "fertilisation croisée" des informations: l'État du pavillon et la société de classification seront informés des résultats des inspections, ce qui leur permettra d'intervenir plus rapidement en cas de dégradation de l'état d'un navire.
- Pour une plus grande transparence: la liste des informations à publier concernant les inspections et les immobilisations est allongée, afin notamment d'y inclure le nom de l'affréteur du navire.

d) Un meilleur suivi de l'application de la directive

Les États membres devront fournir des informations détaillées à la Commission afin de lui permettre de mieux évaluer l'efficacité de la directive et de vérifier le respect de ses dispositions par les États membres. Les cas de mauvaise application de la directive pourront désormais être plus facilement détectés et faire l'objet d'une procédure en manquement fondée sur l'article 226 CE.

²⁰ Le "coefficient de ciblage" fonctionne de la manière suivante: en fonction de critères divers, tels que l'âge, le pavillon, les immobilisations antérieures, etc., un certain nombre de points sont attribués aux navires. Les navires qui ont le plus grand nombre de points doivent être inspectés en priorité. Cet outil permet de cibler les navires à risque, d'uniformiser la sélection des navires à inspecter et réduit ainsi le risque de pratiques divergentes selon les ports.

²¹ Les navires à risque, selon une annexe de la directive, sont les pétroliers, les transporteurs de gaz, les navires chimiquiers et les vraquiers, au-delà d'un certain âge, ainsi que les navires à passagers.

2. Les sociétés de classification

Les sociétés de classification²² sont des acteurs essentiels dans le domaine de la sécurité maritime. Le monde du transport maritime peut difficilement se concevoir sans la compétence technique dont font preuve ces organismes. Toutefois, du fait de la pression commerciale exercée sur les sociétés de classification et de la multiplication des organismes qui opèrent dans ce domaine sans disposer des compétences et de l'expérience suffisantes, la confiance que la communauté des transporteurs maritimes leur porte a beaucoup baissé ces dernières années.

Une première solution à ces problèmes a été apportée au niveau communautaire avec l'adoption, en 1994, de la directive 94/57/CE du Conseil qui a institué un système communautaire d'agrément des sociétés de classification. Cette directive abordait le problème général de la qualité des prestations des sociétés de classification autorisées à agir pour le compte des administrations maritimes des États membres. Les critères qualitatifs définis à l'annexe de la directive visaient à garantir que seuls les organismes extrêmement fiables et professionnellement compétents ne soient autorisés à agir pour le compte des États membres de l'UE. Les dispositions générales de cet instrument juridique ont été conçues pour faire en sorte que les exigences de sécurité pertinentes soient appliquées de façon harmonisée et scrupuleuse à bord des navires. De plus, la directive prévoyait l'obligation de contrôler les sociétés de classification agissant pour le compte des États membres afin, d'une part, de vérifier que les organismes agréés continuent à satisfaire aux dispositions de la directive et, d'autre part, d'évaluer la qualité de leurs performances.

Avec cette directive, un premier pas a été franchi vers l'instauration d'une politique communautaire de la sécurité maritime. Sa transposition en droit national, dans les différents États membres, s'est avéré un processus long et complexe: la Commission a dû entamer douze procédures d'infraction pour non-respect du délai de transposition fixé par la directive, et les derniers États membres ne l'ont transposée qu'en 1998. La Commission a également entamé plusieurs procédures d'infraction – dont certaines sont encore en cours – pour non-conformité, essentiellement en ce qui concerne l'établissement de relations de travail entre les administrations maritimes et les organismes autorisés à agir pour le compte de celles-ci.

La directive présentait, dans plusieurs domaines, certaines lacunes qui sont apparues après sa mise en œuvre. La procédure d'agrément des sociétés de classification, par exemple, était entièrement confiée aux États membres sans qu'un contrôle harmonisé et centralisé ne soit prévu au préalable pour vérifier que les organismes souhaitant être agréés répondaient aux critères de la directive. Les contrôles périodiques ultérieurs des organismes agréés souffraient du même manque d'harmonisation et de centralisation. Le registre consignant les performances des organismes en matière de sécurité et de prévention de la pollution – évaluées en fonction de tous les navires classés, indépendamment de leur pavillon – n'était pas considéré comme un critère essentiel pour accorder ou maintenir l'agrément des sociétés de classification.

Les leçons tirées de la mise en œuvre pratique de la directive ont permis de déterminer plusieurs domaines dans lesquels les dispositions du texte peuvent encore être renforcées. D'où les modifications proposées qui sont décrites en détail dans la seconde proposition législative de la présente communication.

²² Voir partie I-B, paragraphe 2 (b).

Les modifications proposées portent essentiellement sur les points suivants:

- L'octroi et le retrait de l'agrément des sociétés de classification sont décidés par la Commission selon la procédure de comitologie. Les inspections périodiques des organismes agréés sont effectuées par la Commission en collaboration avec les États membres qui proposent l'agrément.
- Une nouvelle sanction est applicable à l'organisme agréé: la suspension de l'agrément pendant un an, laquelle peut entraîner le retrait de l'agrément si les défaillances justifiant la suspension ne sont pas corrigées.
- La qualité des performances des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution – consignées dans le registre et évaluées en fonction de tous les navires qui y sont inscrits, indépendamment de leur pavillon – devient une condition *sine qua non* de l'octroi et du maintien de l'agrément.
- Les conditions de la responsabilité financière de l'organisme agréé qui effectue des tâches réglementaires pour le compte des États membres sont harmonisées au niveau communautaire. La responsabilité financière est illimitée ou peut être limitée à différents niveaux en fonction de la gravité de l'action fautive par négligence de la société de classification.
- Les organismes agréés doivent répondre à des critères qualitatifs plus stricts, notamment l'obligation de respecter certaines procédures lorsque des navires changent de classe, et de communiquer davantage d'informations sur les navires inscrits sur leur registre aux autorités chargées du contrôle par l'État du port. En particulier, lorsqu'un navire change de classe, il convient de transférer le dossier historique complet du navire de la société cédante à la société cessionnaire afin de faire en sorte que cette dernière ait une vision complète de l'état du navire.
- Les obligations des États membres, en tant qu'États du pavillon, sont renforcées dans le domaine de la sécurité maritime.

3 Les pétroliers à simple coque et les pétroliers à double coque

a) Situation et problèmes actuels:

La majorité des pétroliers existants est aujourd'hui de conception de "simple coque". Dans ces navires, le pétrole n'est séparé de l'eau de mer que par une tôle de fond et de muraille. Au cas où cette tôle est endommagée suite à une collision ou un échouement, le contenu des citernes de cargaison risque de se verser dans la mer et de causer une pollution majeure. Un moyen efficace d'éviter ce risque est d'entourer les citernes de cargaison d'une seconde tôle interne, à une distance suffisante de la tôle externe. Une telle conception de "double coque" protège les citernes de cargaison contre l'avarie et réduit ainsi le risque de pollution.

À la suite de l'accident de l'"Exxon Valdez" en 1989, les États-Unis, insatisfaits de la faiblesse des normes internationales sur la prévention de la pollution par les navires, ont adopté en 1990 le "Oil Pollution Act" (OPA 90).

Par cette loi, ils ont imposé unilatéralement des exigences de double coque tant pour les pétroliers neufs que pour ceux existants, par le biais de limites d'âge (à partir de 2005 entre 23 et 30 ans) et d'échéances (2010 et 2015) pour l'abandon des pétroliers à simple coque.

Face à la mesure unilatérale des Américains, l'OMI a dû suivre et a établi en 1992 des normes de double coque dans la convention internationale sur la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Cette convention exige que tous les pétroliers livrés à partir de juillet 1996 soient construits avec une double coque (voire annexe 1-B). Il n'y a donc plus de pétroliers à coque simple construits après cette date.

Pour les pétroliers à simple coque à partir de 20.000 tonnes TPL, livrés avant le 6 juillet 1996, cette convention internationale exige qu'ils se conforment aux normes double coque au plus tard à l'âge de 25 ou 30 ans, selon qu'ils ont ou non des citernes de ballast séparées²³.

En conséquence, trois catégories de pétroliers à coque simple sont à distinguer:

- Catégorie 1: les pétroliers à simple coque, **sans citernes de ballast protectrices** autour des citernes de cargaison. Par la mise en œuvre des exigences "double coque", l'abandon de cette catégorie se terminera entre 2007 et 2012.
- Catégorie 2: les pétroliers à simple coque, dont la **zone des citernes de cargaison est partiellement protégée par des citernes de ballast séparées**. L'abandon de cette catégorie par la mise en œuvre des exigences "double coque" ne sera accomplie qu'en 2026 (au lieu de 2010 et 2015 comme dans l'OPA 90).
- Catégorie 3: les pétroliers à coque simple, **au-dessous de la taille "MARPOL"**, qui ne sont pas visés du tout par les exigences double coque.

En fait, compte tenu de la quasi impossibilité de transformer un pétrolier à simple coque en double coque et du fait que les âges limites spécifiés sont proches de la fin de vie commerciale d'un navire, tant le système américain que la convention MARPOL conduisent à l'abandon des pétroliers à simple coque.

Les différences entre le système américain et international auront toutefois comme conséquence que, à partir de 2005, des pétroliers à coque simple bannis des eaux américaines en raison de leur âge, commenceront à opérer dans d'autres régions dans le monde, y compris l'Union européenne, et accroîtront le risque de pollution dans les zones concernées.

b) Réponse communautaire proposée

La Commission est préoccupée par la situation décrite ci-dessus, puisque les statistiques montrent des taux d'accidents croissants pour les plus vieux navires. Une réponse communautaire appropriée est nécessaire et doit prendre effet avant 2005,

²³

L'objectif des citernes à ballast séparé est de réduire les risques de pollution opérationnelle en assurant que l'eau de ballast ne sera jamais en contact avec des hydrocarbures. En outre, leur localisation défensive vise à placer les citernes à ballast séparé aux endroits où l'impact d'un échouage ou d'une collision risquent d'être le plus grave.

date limite importante à partir de laquelle des pétroliers à coque simple bannis des eaux américaines commenceront à être exploités dans les eaux européennes.

La Commission propose donc d'accélérer, dans la Communauté, le remplacement des pétroliers à simple coque par des pétroliers à double coque ou répondant à des normes de sécurité équivalentes.

Ce système doit être aligné sur les limites d'âge et les dates prévues dans OPA 90, pour éviter que les pétroliers bannis des USA puissent décaler leur opération en Europe. La proposition aboutira également à renverser la tendance au vieillissement de la flotte de pétroliers: le jeune tonnage à double coque remplacera le vieux tonnage à coque simple, assurant ainsi une protection globalement meilleure contre le risque de pollution accidentelle.

La proposition de la Commission pour un règlement communautaire jointe en annexe aboutira au calendrier suivant d'abandon progressif des pétroliers à simple coque:

	États-Unis (OPA 90)	International (MARPOL)	UE (PROPOSITION)
<u>Catégorie 1:</u> Pétroliers à simple coque, taille "MARPOL", sans citernes protectrices	2010	2007/2012	2005
<u>Catégorie 2:</u> Pétroliers à simple coque, taille "MARPOL", avec protection partielle de la zone des citernes de cargaison	2010/2015	2026	2010
<u>Catégorie 3:</u> Pétroliers à simple coque au-dessous de la taille "MARPOL"	2015	aucune échéance	2015

La proposition de règlement communautaire vise tous les pétroliers à simple coque de plus de 600 tonnes de poids en lourd, battant pavillon d'un État membre et se pose comme condition pour l'accès aux ports des États membres, indépendamment du pavillon battu par le navire.

Enfin, pour encourager l'utilisation des pétroliers à double coque, la Commission propose un système d'incitations financières, sous la forme de réduction des redevances portuaires et de pilotage. À l'inverse, l'utilisation des pétroliers à simple coque sera découragée par l'augmentation de ces redevances, en fonction de leur âge.

La Commission est parfaitement consciente que cette proposition aura un impact économique et social sur l'industrie et a l'intention de l'examiner de manière plus approfondie. Il est toutefois essentiel de donner une impulsion supplémentaire à l'abandon progressif en cours des pétroliers à simple coque, en proposant l'application au sein de la Communauté européenne d'un calendrier d'abandon progressif similaire à celui adopté par les États-Unis. Il est également important d'encourager fortement toute initiative éventuelle au plan international (OMI) en vue d'adopter un tel calendrier accéléré.

La Commission est également consciente du fait que l'abandon progressif des pétroliers à simple coque au profit de pétroliers à double coque aura un impact sur le prix des produits pétroliers. Une étude sur OPA 90 publiée en 1998 par le Conseil National de la Recherche des Etats Unis a conclu que l'impact de cette mesure sur le coût des produits pétroliers pouvait être estimé à environ 10 US cents par baril, ou un dixième du coût du transport, qui lui-même ne représente que de 5 à 10% du coût total du produit.. L'impact final sur le prix des produits pétroliers à la livraison sera donc inférieur à 1%. Comparé au coût nécessaire pour réparer les conséquences d'une pollution pétrolière majeure provoquée par un accident tel que celui de l'ERIKA, dont l'ordre de grandeur pourrait s'élever à 200 millions d'EUROS, la Commission estime que ce coût additionnel ne l'emporte pas sur les avantages si, par une telle mesure, on peut éviter que de telles mesures ne se reproduisent dans les eaux européennes. Il s'agit selon la Commission d'un prix raisonnable à payer pour parvenir à une réduction du risque de pollution.

La Commission souhaite également que le message à l'intention de l'industrie soit clair et rapide, afin d'éviter une incertitude prolongée risquant de retarder inutilement des décisions d'investissement dans le tonnage double coque. Il est généralement reconnu au sein des principales associations de constructeurs de navires qu'il existe, dans un futur prévisible, une capacité suffisante de construction navale pour faire face à l'augmentation de la demande pour des pétroliers à double coques résultant de cette proposition.

B - PROPOSITIONS D' ACTIONS FUTURES

Outre les mesures législatives immédiates présentées ci-dessus, plusieurs autres actions seront proposées par la Commission dans un avenir proche. Ces propositions porteront sur divers sujets, notamment l'amélioration du régime actuel d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les mesures visant à rendre plus transparentes les informations relatives à la sécurité dans le transport maritime, la création d'une structure européenne de sécurité maritime et l'amélioration de la surveillance de la navigation maritime au large des côtes européennes. Un aperçu des mesures envisagées est présenté ci-après.

1. Une transparence accrue

L'impossibilité de disposer d'informations dans des domaines ayant trait à la sécurité des navires préoccupe sérieusement la Commission. Un volume considérable d'informations relatives aux navires est recueilli par divers organismes, mais ces informations sont dispersées dans de nombreux endroits différents et souvent difficiles d'accès, y compris pour les professionnels du transport maritime en général. La Commission estime que tous les secteurs du transport maritime sont tenus d'apporter le plus grand soin à la sécurité et à la qualité des navires auxquels ils ont affaire. En outre, les informations essentielles concernant les navires - comment la sécurité en est-elle assurée, comment fonctionnent-ils, quelles inspections ont-ils subies, etc.- ne doivent pas être réservées aux seules personnes directement concernées. Aussi l'opacité qui règne actuellement dans le transport maritime est-elle inacceptable et ne sert-elle pas les intérêts du secteur lui-même ni du grand public.

Afin de remédier au manque de transparence dont souffre le transport maritime, la Commission, en collaboration avec l'administration maritime française, a entrepris de créer une nouvelle base de données sur la sécurité des navires, EQUASIS, dans laquelle seront

recueillies des informations relatives à la sécurité et à la qualité des performances des navires et de leurs exploitants, et qui permettra d'y accéder aisément par Internet (www.EQUASIS.org). EQUASIS constituera un outil précieux pour quiconque porte un intérêt à la sécurité maritime ou en a une part de responsabilité, c'est-à-dire en premier lieu les affréteurs résolus à utiliser des navires de haute qualité et les inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port. Une première version de la base de données EQUASIS sera opérationnelle dès mai 2000, mais le développement et l'extension du système se poursuivront sans doute au-delà de cette date.

Dans sa première version, EQUASIS contiendra des détails sur le type, le pavillon, l'âge, l'armateur de tous les navires marchands du monde. Y seront également consultables les informations relatives aux inspections en provenance des régions de contrôle par l'État du port d'Europe, d'Asie-Pacifique et des États-Unis. De plus, elle contiendra certaines données de base sur la classification et le régime d'assurance des navires. Des négociations sont en cours en vue d'alimenter cette base de données avec d'autres informations provenant des systèmes d'inspection des entreprises, des États du pavillon, et des données plus détaillées sur la classification. Toutes les données contenues dans EQUASIS seront de nature factuelle et la base de données ne fournira aucun avis ou classement des navires. Son objectif est de permettre à chaque utilisateur de se former une opinion sur la qualité et la sécurité d'un navire à partir des informations disponibles.

La Commission et la France œuvrent à la mise au point de cette base de données depuis 1998. Plus récemment, les administrations maritimes du Japon, de l'Espagne, de Singapour, du Royaume-Uni, les garde-côtes des États-Unis et l'Organisation maritime internationale ont fait savoir qu'ils étaient disposés à participer à la supervision du système. La gestion quotidienne d'EQUASIS sera assurée par un service de gestion mis en place par l'administration maritime française.

Un nombre important d'organismes professionnels, parmi lesquels des armateurs, des affréteurs, des assureurs et des sociétés de classification, ont déjà accepté de fournir des informations au système et de participer au comité de rédaction EQUASIS, organe consultatif des fournisseurs d'informations dont la tâche consiste à améliorer les informations transmises par EQUASIS. La première réunion d'orientation du comité de rédaction s'est tenue à Bruxelles le 15 février 2000.

La Commission s'efforcera continuellement d'améliorer la base de données EQUASIS. À terme, EQUASIS deviendra une base de données exhaustive à l'aide de laquelle tous les secteurs du transport maritime, publics ou privés, pourront aisément accéder à une large gamme d'informations détaillées concernant la sécurité de toute la flotte marchande mondiale. La qualité et la portée des informations seront telles qu'aucun affréteur, assureur, financier, etc., d'un navire inférieur aux normes ne pourra prétendre ne pas avoir eu connaissance de son mauvais état. Pour atteindre ce but, on doit veiller tout particulièrement à ce que les autorités de contrôle des États du pavillon et du port, ainsi que les sociétés de classification, augmentent leur contribution à la base EQUASIS.

2. La surveillance de la navigation maritime

Suite à l'accident de l'ERIKA, des propositions ont été avancées pour un renforcement de la surveillance des navires potentiellement dangereux au large des côtes européennes. Il a notamment été souligné que les inspections effectuées dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port ne sont pas toujours une solution suffisante, puisque des navires

particulièrement dangereux auront eu l'occasion de longer les côtes d'un ou plusieurs États membres avant que le problème ne soit détecté dans un port.

Des mesures radicales ont aussi été proposées, comme d'effectuer des contrôles de navires au-delà des eaux territoriales, voire de restreindre ou d'interdire la navigation de certains navires particulièrement dangereux dans la zone économique exclusive des États membres. Toutefois, l'édition de mesures de restriction ou d'interdiction de navigation au-delà de la mer territoriale, et *a fortiori* de la zone économique exclusive, pose non seulement des problèmes de compatibilité avec le droit international de la mer, mais également des problèmes de faisabilité matérielle du contrôle du respect de ces mesures.

Par contre, la Commission estime tout à fait légitime le droit pour un État, particulièrement s'il est fréquemment exposé aux accidents maritimes, de mieux connaître et de mieux surveiller le passage au large de ses côtes des navires transportant des matières polluantes, ou présentant un risque important à un autre titre²⁴. La connaissance préalable de la cargaison est en outre primordiale lors d'un accident impliquant un navire transportant des matières polluantes pour pouvoir intervenir efficacement contre un risque de pollution ou une pollution déclarée.

Il existe déjà un cadre juridique communautaire pour contraindre les navires transportant des substances polluantes et dangereuses à se signaler aux autorités compétentes des États membres: la directive 93/75/CEE. Cette mesure ne vise toutefois que les navires à destination ou en provenance de ports de la Communauté. Une proposition de directive, connue sous le nom d'Eurorep²⁵ a été adoptée en décembre 1993 dans le but d'étendre les obligations de notification contenues dans la directive 93/75/CEE aux navires en transit au large des côtes de la Communauté. Malgré un accueil favorable du Parlement européen, cette proposition n'a jamais pu faire l'objet d'un accord politique définitif au Conseil.

La Commission a l'intention d'effectuer en temps utile de nouvelles propositions visant la sécurité du trafic maritime. Dans ce contexte, les éléments suivants seront pris en considération:

a) Depuis 1993, le contexte juridique international a fortement évolué. La Communauté européenne a ratifié en mars 1998 la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. En outre, une nouvelle règle a été introduite dans la convention SOLAS (règle V/8-1), prévoyant la possibilité pour les États côtiers de mettre en place des systèmes de signalement obligatoires applicables à tous les navires, y compris les navires en transit.

b) Plusieurs systèmes de compte rendu obligatoire ont été approuvés par l'OMI au large des côtes européennes, par exemple dans le détroit de Gibraltar, au large du cap Finisterre, au large d'Ouessant et dans le détroit du Pas-de-Calais. Dans la pratique, il existe donc une chaîne (potentielle) de systèmes côtiers de signalement qui s'étend depuis le détroit de Gibraltar jusqu'à l'entrée de la mer du Nord. Ces systèmes assurent également la surveillance du trafic dans leur zone de compétences.

²⁴ Ce pourrait être le cas d'un navire dont les informations obtenues, par exemple par le biais d'inspections effectuées dans des ports d'autres régions du monde, permettent d'établir, avant même qu'il ne rentre dans un port d'un État membre, qu'il présente un risque important pour la sécurité et l'environnement marin. Ce pourrait être également le cas d'un navire autorisé à rejoindre un chantier de réparation après avoir été immobilisé, mais dont l'autorité concernée souhaiterait surveiller le comportement.

²⁵ COM(93) 647 final.

c) Sur le plan des technologies de communication, plusieurs évolutions significatives se sont produites:

- la plus importante est certainement l'apparition des systèmes d'identification automatique des navires ou transpondeurs. L'OMI en a approuvé les spécifications et a mis au point un calendrier provisoire prévoyant l'installation obligatoire de ces systèmes à bord de tous les navires de plus de 300 tonnes à compter de l'an 2002.
- un autre développement remarquable est l'usage croissant de réseaux télématiques pour la transmission de données. À ce titre, il convient de souligner que la Commission a lancé l'initiative d'un mémorandum d'entente entre plusieurs États membres pour la mise en place d'un réseau d'échanges de données informatisées (EDI) entre les administrations des États membres pour la mise en œuvre de la directive 93/75/CEE (actuellement 5 États membres, ainsi que la Norvège, sont parties à cet accord et d'autres pourraient prochainement s'y associer).

d) *La construction de l'infrastructure mondiale de navigation et de positionnement* fait partie maintenant d'une priorité de l'Union européenne, à travers du projet GALILEO. Cette initiative permettra de disposer d'un service fiable et très précis (3 mètres en haute mer et 1 mètre dans les zones portuaires), qui devrait servir de référence dans le cadre des systèmes de signalement de position applicables aux navires dans les eaux communautaires ou à proximité. GALILEO, combiné à ECDIS²⁶, offre un niveau de service unique aussi bien pour contribuer à améliorer les conditions de navigabilité ainsi que les conditions de sécurité. Le système basé sur une constellation de satellites offrira en plus la possibilité de relayer les signaux de détresse tel que le concept GMDSS²⁷ le prévoit. Par ailleurs, la Commission envisage de faire usage des imageries satellitaires pour la détection des navires polluants. La communauté maritime est étroitement associée à la conception des services GALILEO et pourra donc identifier d'autres opportunités d'application du système.

L'ensemble de ces éléments amènera la Commission à proposer une refonte globale du système de signalement tel que décrit dans la directive 93/75/CEE et dans la proposition de directive Eurorep²⁸. La nouvelle proposition devrait permettre de rendre plus efficace et de simplifier le suivi des navires dans les eaux européennes, dans des conditions compatibles avec le droit international de la mer.

²⁶ ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) est un système de cartographie marine électronique, qui permet de faire apparaître en permanence le navire dans son environnement nautique, y compris sa position instantanée, sur l'écran d'un ordinateur embarqué.

²⁷ GMDSS (Global Maritime Distress and Information System) est le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer. Il s'agit d'un système de radiocommunication dont l'objectif principal est l'avertissement rapide, en cas d'urgence, des autorités de recherche et de sauvetage à terre ainsi que des navires se trouvant à proximité.

²⁸ Un autre problème soulevé par les accidents maritimes est celui de la disponibilité de havres pour les navires en difficulté. Les autorités locales sont souvent réticentes à accueillir un navire considéré comme peu sûr ou représentant une menace de pollution, alors que le refouler en mer risque d'aggraver le danger ou de provoquer une pollution de plus grande envergure. C'est là un autre problème qui pourrait être abordé dans ce contexte.

3. Le processus d'élargissement

Le Conseil européen de Luxembourg (en décembre 1997) a décidé de l'ouverture des négociations avec six pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne : Chypre, la Hongrie, la Pologne, l'Estonie, la République tchèque et la Slovaquie. Le Conseil européen d'Helsinki, en décembre 1999, a élargi ce nombre en décidant d'ouvrir les négociations avec la Roumanie, la Slovaquie, la Lettonie, la Lituanie et Malte. Le Conseil européen d'Helsinki a, par ailleurs, reconnu la candidature de la Turquie.

Du point de vue de la sécurité maritime les négociations d'adhésion posent un défi. En effet, si les 13 pays candidats devaient rentrer dans l'Union européenne aujourd'hui, la moyenne de navires détenus battant pavillon européen grimperait à 13,26%, alors qu'elle est actuellement de 5,73% (en 1998). Ce pourcentage élevé est dû à la performance bien en dessous de la moyenne des navires battant pavillon de certains pays candidats. Parmi eux Malte et Chypre qui possèdent les 4^e et 5^e flottes au monde.

Un tel abaissement du niveau de la sécurité des navires dans l'Union est inacceptable et ne saurait être justifié par l'élargissement. Il est par conséquent primordial que les pays candidats s'engagent à appliquer strictement les normes internationales et européennes sur la sécurité maritime le plus tôt possible et au plus tard à la date de leur adhésion à l'Union.

La Commission leur a déjà fait part des préoccupations sérieuses qu'elle a dans ce secteur et a entrepris avec eux des discussions concrètes pour les aider à remédier à cette situation. Plus particulièrement, la Commission a fait le point sur la transposition de l'acquis communautaire par Chypre. Dans son rapport d'ensemble sur l'élargissement pour le Conseil européen d'Helsinki, la Commission a indiqué que Chypre et Malte devront faire des efforts considérables pour arriver au niveau des autres États membres. Des mesures concrètes allant dans ce sens ont déjà été adoptées par les autorités chypriotes dont la Commission est en train de vérifier l'application. D'autres mesures devront suivre.

Vu les normes de sécurité insuffisantes des flottes de la plupart des pays candidats et, en particulier, la nécessité d'y renforcer les administrations d'État du pavillon et les systèmes de contrôle par l'État du port, l'UE a défini, dans les partenariats pour l'adhésion révisés en 1999, "l'alignement de la législation relative à la sécurité maritime" comme priorité à moyen terme pour la majorité des pays candidats, y compris Chypre et Malte.

Dans le cadre des négociations pour l'adhésion, l'amélioration de la performance des pays candidats en tant qu'États du pavillon est d'une importance capitale pour la Commission. Elle leur apportera toute l'aide et l'expertise nécessaires mais ne manquera pas d'exiger que ces pays appliquent tout l'acquis communautaire en la matière à la date de leur adhésion.

4. Vers une structure européenne de la sécurité maritime

Conséquence des interrogations soulevées quant à l'efficacité des contrôles de sécurité dans les ports de la Communauté suite à l'accident de l'ERIKA, de nombreuses voix se sont élevées pour réclamer la création d'un corps de garde-côtes européens ou d'une agence européenne de la sécurité maritime.

Il y a dix ans, un tel débat n'aurait pas eu lieu d'être. Aujourd'hui la situation a considérablement évolué. Une partie des compétences nationales des États membres en

matière de sécurité maritime a été transférée au plan communautaire. Le corpus législatif communautaire couvre les aspects essentiels des conventions internationales de l'OMI en vigueur. Son objectif principal est une application efficace et harmonisée des règles internationales de sécurité au sein de l'Union européenne.

Une structure européenne, quelle qu'elle soit²⁹, devrait se limiter à soutenir l'action des États membres et de la Commission dans l'application et le contrôle de la législation communautaire, ainsi que dans l'évaluation de l'efficacité des mesures en place. À ce titre, une telle structure devrait pouvoir exercer des tâches de collecte et d'analyse d'informations factuelles ou statistiques, sans être habilitée à prendre de décisions. Elle pourrait se voir confier des missions ponctuelles d'évaluation ou d'audit (par exemple l'évaluation des sociétés de classification au regard des critères énumérés à l'annexe de la directive 94/57/CE). Il reviendrait aux États membres, et surtout à la Commission dans sa mission d'exécution ou de "gardienne" de la législation communautaire, d'y donner la suite appropriée.

Il serait peu réaliste, ou tout au moins très prématuré, d'envisager la mise en place d'une structure opérationnelle européenne intégrée, une garde-côte européenne, dont l'action se substituerait à celle des administrations maritimes nationales.

Les structures administratives des États membres intervenant dans le domaine de la sécurité maritime sont en effet très différentes: tantôt civiles, tantôt militaires, elles assument en outre des tâches très variées depuis l'inspection des navires en tant qu'État du port ou État du pavillon, jusque dans certains cas la police des pêches, la douane, la lutte contre le trafic de drogue ou le contrôle de l'immigration. Contrairement à certains pays, tels que les États-Unis, qui disposent d'une unicité de structure et donc d'une grande facilité pour imposer des procédures uniformes et en vérifier le respect, l'Union européenne doit compter avec la diversité des traditions administratives de ses États membres.

La Commission considère donc qu'il conviendrait de réfléchir à la mise en place d'une structure européenne, qui pourrait se voir confier les tâches suivantes:

- missions d'évaluation et d'audits de sociétés de classification,
- missions d'inspection sur place des conditions dans lesquelles le contrôle des navires par l'État du port est effectué par les États membres,
- contribution à des cours de formation européens pour des inspecteurs du contrôle des navires par l'État du port, ou des inspecteurs de l'État du pavillon,
- missions de "fact-finding" dans des États candidats à l'accession, en vue d'évaluer la manière dont les administrations maritimes des pays concernés remplissent leurs obligations en tant qu'États du pavillon et en tant qu'États du port,
- collecte d'informations et traitements statistiques,
- exploitation des bases de données de la Commission (exemple: base de données sur les inspections de navires à passagers en vertu de la directive 1999/35/CE).

²⁹ Toute décision dans ce domaine devrait être prise à la lumière du résultat des discussions sur l'externalisation des tâches de la Commission.

L'ensemble de ces tâches ne devrait être assuré que par du personnel hautement qualifié dans le domaine de la sécurité maritime, possédant à la fois des connaissances techniques étendues et une parfaite maîtrise de la réglementation européenne et internationale en matière de sécurité maritime et de prévention des pollutions. Dans une perspective plus lointaine, il conviendrait d'examiner la possibilité de confier à cette structure des tâches plus étendues, par exemple en matière de contrôle de la navigation, grâce aux possibilités offertes par les nouvelles technologies de positionnement.

5. Vers une responsabilisation des acteurs maritimes

a) Le régime de responsabilité civile en vigueur pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Le régime gouvernant la responsabilité maritime a évolué durant des siècles et il est, par conséquent, très complexe. Il se compose aujourd'hui d'un assemblage de conventions internationales relatives à des types précis de responsabilité et d'une diversité de règles sur la limitation de la responsabilité, de l'assurance et de la juridiction, relevant souvent de législations nationales divergentes selon que l'État en question a ratifié - ou pas - telle ou telle version des conventions. En général, le régime appliqué met l'accent sur la responsabilité de l'armateur par opposition à celle des autres intervenants (comme l'exploitant du navire, le gérant, le propriétaire de la cargaison, l'affrètement, les intermédiaires ou la société de classification). D'un autre côté, les armateurs ont le droit de limiter leur responsabilité financière à un montant maximal, qui est généralement peu élevé.

En revanche, dans le cas de la pollution par hydrocarbures, le régime international de responsabilité est adapté à la situation et, comparativement, assez simple. Tous les États de l'UE riverains de la mer ont ratifié, ou sont en train de le faire, les protocoles de 1992 de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et de la convention internationale portant création d'un fonds d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention Fonds). Ces deux conventions instituent un système à deux niveaux de responsabilité qui couvre les dommages dus à la pollution, y compris les mesures de prévention et, dans certaines limites, les dommages écologiques *per se* pour les accidents survenant dans les eaux côtières (jusqu'à 200 milles) des États.

Le premier niveau est celui de la responsabilité de l'armateur, laquelle est régie par la CLC. L'armateur a une responsabilité de plein droit qui n'est donc pas conditionnée par une défaillance ou une négligence de sa part. L'armateur est en principe autorisé à limiter sa responsabilité à un montant en rapport avec le tonnage du navire. Ce montant s'élève actuellement à 80 millions € maximum pour les plus gros navires et, dans le cas de l'ERIKA, à seulement 13 millions € environ. L'armateur ne perd son droit à limiter sa responsabilité que s'il est établi que les dommages dus à la pollution ont résulté d'une action ou omission personnelle de sa part, commise dans l'intention de provoquer des dommages, ou par imprudence et en sachant que de tels dommages se produiraient probablement. La CLC exige également des armateurs qu'ils aient souscrit une assurance de responsabilité et accorde aux plaignants le droit d'intenter une action directe contre l'assureur.

Le régime CLC est complété par le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds IOPC) institué par la convention Fonds afin d'indemniser les victimes lorsque la responsabilité de l'armateur ne suffit pas à couvrir les dommages. Le Fonds est financé par les contributions des entreprises réceptionnant les hydrocarbures et il est possible de recourir au Fonds dans trois cas: lorsque les dommages dépassent le montant maximal de la responsabilité de l'armateur (c'est le cas le plus fréquent); lorsque l'armateur peut invoquer à sa décharge l'un des (rares) motifs prévus dans la CLC; et lorsque l'armateur est dans l'impossibilité matérielle de remplir ses obligations. Le montant maximal de l'indemnisation autorisée par le Fonds s'élève à environ 185 millions €.

Les victimes de la pollution par hydrocarbures peuvent déposer leur demande d'indemnisation directement auprès du Fonds et, pour autant que la demande soit justifiée et réponde aux critères applicables, le Fonds indemnise directement les requérants. Si le total des demandes acceptées dépasse le montant maximal d'indemnisation du Fonds, les demandes sont toutes réduites en proportion. Si le requérant et le Fonds ne peuvent parvenir à un accord, le requérant peut transmettre sa demande d'indemnisation aux tribunaux de l'État où les dommages se sont produits. Depuis sa création en 1978, le Fonds d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a traité quelque 90 affaires dont la plupart ont pu être réglées directement sans recourir aux tribunaux.

En général, ce régime a deux niveaux s'est avéré efficace. En particulier, comparativement à d'autres aspects de l'indemnisation des dommages dus à la pollution qui ne sont toujours pas réglementés (par exemple, les accidents faisant intervenir des substances dangereuses et nocives autres que les hydrocarbures, ou du fioul de soute provenant de navires autres que les pétroliers), un tel régime est très perfectionné. Aussi la Commission est-elle d'avis que toute nouvelle mesure doit s'appuyer sur le régime existant d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Un régime général de responsabilité environnementale, tel que présenté dans le récent livre blanc de la Commission sur la responsabilité environnementale³⁰, constitue le moyen approprié de définir les domaines de responsabilité qui ne sont pas encore harmonisés au niveau européen. Toutefois, la responsabilité et l'indemnisation des dommages, dans le cas d'une pollution causée par un pétrolier, font déjà l'objet d'un régime mondial uniforme. Le régime existant fournit le cadre législatif et définit les concepts internationalement reconnus en fonction desquels les mesures européennes pourraient et devraient être conçues.

b) Mesures proposées pour améliorer le régime existant

Pour déterminer si un régime de responsabilité et d'indemnisation est parfaitement satisfaisant, il convient au moins d'analyser les trois critères suivants:

- (1) Le régime doit assurer une indemnisation rapide des victimes sans qu'il soit nécessaire d'entamer des procédures judiciaires longues et complexes.
- (2) Le montant maximal de l'indemnisation doit être fixé à un niveau suffisamment élevé pour faire face aux demandes recevables résultant d'une éventuelle catastrophe causée par un accident de pétrolier.

³⁰ COM(2000) 66 final, 9 février 2000.

- (3) Le régime doit décourager les exploitants de pétroliers et propriétaires de cargaison de transporter des hydrocarbures autrement que dans des pétroliers d'une qualité irréprochable.

Concernant le premier critère, la Commission considère que le mécanisme offert par la CLC et la convention Fonds est satisfaisant. En général, les demandes ont été traitées avec diligence et sans batailles juridiques interminables.

En ce qui concerne le deuxième point, des mesures s'imposent. Tant que les plafonds ne seront pas assez élevés pour couvrir toute catastrophe éventuelle, les victimes d'une marée noire provoquant des dégâts très importants seront moins indemnisés que les victimes d'un accident de moindre gravité. Cela est discutable sur le principe et certaines pollutions récentes ont montré que, même pour des quantités relativement faibles d'hydrocarbures, la limite actuelle d'indemnisation n'est peut-être pas assez élevée.

Sur le troisième point, le système existant n'est pas satisfaisant non plus. Le droit de l'armateur de limiter sa responsabilité est à l'heure actuelle quasiment sacro-saint. Les propriétaires de cargaison, pour leur part, n'ont absolument aucune responsabilité individuelle. Le fait que des navires dans un état déplorable continuent à être utilisés pour transporter des hydrocarbures prouve que les affréteurs ne sont pas suffisamment dissuadés d'abandonner la pratique inadmissible qui consiste à choisir délibérément des navires de mauvaise qualité.

Pour ces motifs, la Commission propose les mesures suivantes.

i) Renforcer le régime international

Pour commencer, il est important de relever immédiatement les limites d'indemnisation fixées par les conventions CLC et Fonds. Pour autant que la majorité nécessaire soit atteinte, ces limites peuvent être relevées selon la procédure simplifiée d'acceptation tacite qui a été introduite dans les protocoles de 1992³¹. Cette mesure permettrait d'accroître considérablement (de quelque 50%) le montant des indemnités exigibles et répartirait le poids financier entre les armateurs et les entreprises réceptionnant les hydrocarbures.

Entre-temps, il conviendra de déterminer s'il est nécessaire d'entreprendre une révision plus profonde des conventions CLC et Fonds. Il faudra notamment se demander si le seuil actuel concernant la perte du droit de limitation de la responsabilité de l'armateur est acceptable. Une autre question qui mérite d'être sérieusement examinée est de savoir si la définition actuelle des dommages dus à la pollution doit être étendue.

La Commission demande instamment aux États membres de faire leur possible pour soutenir les efforts visant à améliorer le régime de responsabilité existant en matière de pollution par les hydrocarbures.

³¹ Article 15 du protocole de 1992 de la CLC et article 33 du protocole de 1992 de la convention Fonds. Toute modification effectuée en vertu de ces articles entrera en vigueur au plus tôt 36 mois après son adoption par le comité juridique de l'OMI.

ii) Un fonds européen de troisième niveau

La Commission est consciente du fait que les procédures internationales à respecter pour obtenir des résultats concrets sont longues et qu'il n'est pas certain qu'elles aboutissent. Aussi estime-t-elle nécessaire de prendre des mesures complémentaires au niveau européen afin de garantir une indemnisation appropriée des victimes de pollutions par hydrocarbures dans les eaux européennes.

Une telle indemnisation peut être assurée grâce à la création d'un troisième niveau de responsabilité européen qui permettrait de satisfaire les demandes recevables au niveau international concernant les marées noires dans les eaux européennes et qui dépassent le plafond d'indemnisation. Ce troisième niveau de responsabilité européen pourrait reposer sur les mêmes principes et règles que le système de Fonds IOPC, mais prévoirait un plafond jugé suffisant pour couvrir toute catastrophe éventuelle et financé par les importateurs européens d'hydrocarbures de la même façon qu'ils contribuent au Fonds IOPC. On estime qu'un plafond global d'1 milliard € offrirait la garantie nécessaire pour couvrir toute catastrophe éventuelle. Ce montant correspond à la fois au plafond d'indemnisation fixé par les lois fédérales des États-Unis pour les pollutions par hydrocarbures, et aux régimes d'assurance en vigueur en ce qui concerne la responsabilité civile des armateurs pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Un accord international entre les États membres de l'UE sur les contributions supplémentaires au Fonds européen semble le meilleur moyen de progresser dans ce sens.

iii) Responsabilité pour les dommages de pollution

La Commission étudiera également la possibilité d'instaurer des règles, au niveau de l'UE, en vertu desquelles toute personne ayant provoqué ou contribué à provoquer une pollution par hydrocarbures sera tenue entièrement responsable des dommages causés; il pourra s'agir du transporteur comme de l'affréteur dans la mesure où ils exercent un contrôle sur la cargaison concernée. Cela améliorerait la mise en œuvre du principe «pollueur payeur», en conformité avec le livre blanc de la Commission sur la responsabilité environnementale du 9 février 2000 (COM(2000) 66 final).

iv) Sanctions pour négligence grave

Enfin, la Commission considère en outre que toute personne qui a provoqué ou contribué à provoquer une pollution par hydrocarbures par sa négligence grave doit être passible d'une sanction dissuasive.

Cette sanction pourrait s'appliquer aux armateurs, affréteurs et autres propriétaires de cargaison. Que les amendes soient recouvrées par l'État où la pollution s'est produite semble adapté à la situation puisque les opérations de nettoyage et de sauvetage incombent en général aux autorités nationales. De telles sanctions pourraient encore être soumises à divers principes communs en fonction, entre autres, de la réaction et de la coopération de la partie responsable après l'accident, et donc avoir un effet dissuasif significatif.

La Commission estime donc qu'il convient de déterminer, eu égard aux principes du Traité comment un tel régime de sanctions pourrait être instauré dans la Communauté. Un instrument juridique communautaire définissant les modalités communes d'application des procédures de sanction appropriées au niveau des États membres semble être une solution.

C - ACCORD VOLONTAIRE AVEC L'INDUSTRIE

Sans attendre l'entrée en vigueur des mesures juridiques proposées ci-dessus, ni les résultats des mesures à prendre au cours de la seconde phase, la Commission suggère, en soutien à sa «campagne pour la qualité du transport maritime», de discuter avec les compagnies pétrolières des termes d'un éventuel accord volontaire. Un tel accord définirait certains principes auxquels les compagnies pétrolières accepteraient d'assujettir leurs pratiques, par exemple:

- ne pas transporter d'hydrocarbures dans des navires de plus de 15 ans d'âge, à moins que la sécurité des navires n'ait été établie à l'issue d'une inspection en bonne et due forme;
- faire preuve d'une plus grande transparence concernant leurs pratiques d'affrètement;
- contribuer financièrement au fonds européen de troisième niveau pour l'indemnisation des victimes de la pollution par hydrocarbures;
- accroître l'efficacité de leurs systèmes privés d'inspection; et
- préciser leurs responsabilités en matière d'affrètement de pétroliers.

La Commission rendra compte des résultats de ces discussions à la réunion du Conseil des ministres des Transports en octobre 2000.

CONCLUSION

La Commission propose au Parlement européen et au Conseil:

- d'adopter dans les délais les plus rapides les trois propositions de mesures législatives de cette communication,
- de marquer son accord sur les principales orientations décrites dans le deuxième train de mesures,
- de prendre acte de ce que la Commission va engager des discussions en vue de la conclusion d'accords volontaires avec l'industrie pétrolière, et en fera rapport.

ANNEXE 1 A

ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES PÉTROLIERS

La présente annexe donne tout d'abord des précisions sur l'accident de l'**Érika**, puis décrit sommairement des accidents graves impliquant des pétroliers qui se sont produits dans les eaux communautaires et quelques autres qu'il semble intéressant de rapprocher du cas de l'**Érika**.

A. Le naufrage de l'ÉRIKA - résumé des faits

1. L'accident

L'Érika a quitté le port de Dunkerque à destination de Livourne, en Italie, le 10 décembre 1999, avec un chargement de 30 000 tonnes de fioul lourd environ. Le navire était affrété par la compagnie pétrolière Total-Fina. Dans l'après-midi du 11 décembre, alors qu'il approchait du rail d'Ouessant, le navire a commencé à gîter fortement sur tribord, à cause, semble-t-il, d'une fuite d'une partie du chargement dans une citerne de ballast. Le capitaine a envoyé un appel de détresse, puis l'a annulé après avoir fait déplacer du lest pour rééquilibrer le navire. Le navire s'est dérouter vers le port pétrolier de Donges (France) pour s'y abriter.

Dans la soirée du 11 décembre, des fissures sont apparues sur le pont supérieur à la verticale de la citerne de ballast n° 2 et la gîte s'est intensifiée. Alors que les conditions météorologiques se détérioraient, l'équipage a tenté une nouvelle fois de rétablir l'équilibre du navire en transférant du lest et en déplaçant une partie de la cargaison.

À l'aube du 12 décembre, un second appel de détresse a été envoyé indiquant que des plaques de tôle du bordé extérieur avaient été emportées. Les autorités françaises ont immédiatement lancé une opération de recherche et de sauvetage. À 6h45, l'évacuation par hélicoptère de l'équipage a commencé. Peu après 8h00, la coque s'est rompue au niveau de la citerne de ballast n° 2, puis s'est cassée en deux à 40 milles nautiques au sud de la Pointe de Penmarc'h. Tous les membres d'équipage ont été sauvés.

Les remorqueurs de haute mer ont commencé à tirer les deux parties de la coque loin des côtes, mais elles ont coulé toutes les deux le 13 décembre.

2. Précisions concernant le navire

L'Érika était un pétrolier à simple coque de 37 000 tonnes de port en lourd construit au Japon en 1975, immatriculé à Malte depuis 1993 et contrôlé par la société italienne de classification RINA, après avoir été classé par le Bureau Veritas jusqu'en juin 1998. Le navire pétrolier, qui appartenait à la compagnie maltaise Tevere Shipping, avait été transformé en pétrolier à ballast séparé (SBT) en 1997.

Pendant ses 25 années de navigation, le navire avait changé sept fois de nom et avait été soumis au contrôle de quatre sociétés de classification différentes. Il avait battu successivement le pavillon du Libéria, du Japon et enfin de Malte.

Les données contenues dans la base SIRENAC créée en application du Mémorandum de Paris sur le contrôle par l'État du port indiquent que l'**Érika** avait fait l'objet de quatre inspections depuis novembre 1997. Ces inspections avaient bien révélé certains défauts, mais pas de problèmes majeurs au niveau de la structure.

En 1998, la société RINA a effectué une inspection renforcée du navire dans un chantier monténégrin, qui a procédé au remplacement de 100 tonnes d'acier dans les citernes du navire. En novembre 1999 (juste avant l'accident), un inspecteur de la société RINA a recommandé d'effectuer des mesures de l'épaisseur des raidisseurs longitudinaux dans les citernes de ballast. Le navire a été autorisé à prendre la mer à condition que ces vérifications soient terminées en janvier 2000.

3. Premières conclusions

Le rapport préliminaire d'enquête sur l'accident rédigé par les autorités françaises³² a conclu que la structure du navire était exagérément fatiguée, ce qui a été la cause première de la fuite d'une partie du chargement des cales vers les ballasts et a nécessité une nouvelle répartition du poids à bord pour contrecarrer la gîte qui en a résulté. Plus tard, alors que les conditions météorologiques se dégradaient, la coque s'est brisée complètement au niveau de la citerne de ballast n° 2 et le navire s'est cassé en deux.

4. Conséquences de l'accident

Dès qu'elle a été informée du naufrage de l'**Érika** et de la menace de pollution qui s'ensuivait, la Commission européenne a reformé son équipe de gestion des situations d'urgence et proposé aux autorités françaises de bénéficier des services des experts de la task force communautaire en matière de pollution par les hydrocarbures, aux frais de la Commission. Elle a désigné une personne chargée d'assurer la liaison entre les autorités françaises et les bateaux étrangers venus prêter leur assistance. La première nappe de fioul lourd observée à environ 60 km au large des côtes françaises (Bretagne du sud) a été estimée à 10 000 tonnes.

Les deux moitiés du navire, dont on pense qu'elles renferment encore 15 000 tonnes de pétrole, reposent par 120 mètres de fond environ. Depuis le naufrage, on a constaté que l'épave laissait échapper du pétrole et Total-Fina SA, le propriétaire de la cargaison, a convenu avec le gouvernement français de prendre des mesures pour éviter que le pétrole ne continue de suinter des deux moitiés de la coque. En outre, la société financera directement toutes les inspections nécessaires et, si cela s'avère possible, les opérations de pompage de l'hydrocarbure encore prisonnier de l'épave.

Le montant total des dommages causés par l'accident n'est pas encore connu, mais plusieurs demandes d'indemnisation sont déjà parvenues au bureau de réclamation ouvert à Lorient par les assureurs du navire (Steamship Mutual Underwriting Association (Bermudes) Ltd.) et au Fipol 1992³³.

³² NAUFRAGE DU PETROLIER "ÉRIKA" publié par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, 13.01.2000.

³³ Cf. chapitre 2, paragraphe 5, pour des précisions sur les régimes de responsabilité et d'indemnisation.

B. Autres accidents mettant en cause des pétroliers

De janvier 1992 à mars 1999, l'ensemble des pertes de navires de commerce dans le monde, tous types confondus, s'est élevé à 593, ce qui représente 8 millions de tpl.

Type de navire	0-4 ans		5-9 ans		10-14 ans		15-19 ans		20-24 ans		25+		TOTAL	
	Nombre de navires	1000 tpl	Nombre de navires	1000 tpl	Nombre de navires	1000 tpl	Nombre de navires	1000 tpl	Nombre de navires	1000 tpl	Nombre de navires	1000 tpl	Nombre de navires	1000 tpl
Pétroliers (tous types)	-	-	2	280	2	42	13	985	35	1032	25	188	77	2527
Tous types de navire	10	100	11	343	50	611	114	2083	202	3424	206	1477	593	8037

Pertes de pétroliers comparées aux pertes totales de navires (de plus de 500 tb)

Sur la même période, le nombre total de naufrages de pétroliers enregistré dans le monde (toutes catégories confondues) s'est élevé à 77 et a représenté 2,5 millions de tpl. Les pétroliers ne représentent que 13% du nombre total de navires perdus en mer. Cependant, exprimé en tonnes de port en lourd, l'impact est plus grand car les accidents mettant en cause des pétroliers représentent 31% du tonnage total perdu à l'échelle mondiale.

Depuis que le **Torrey Canyon** s'est échoué sur le récif de Seven Stones au large de Lands End en 1967, les eaux communautaires ont été le théâtre d'un grand nombre d'accidents graves impliquant des pétroliers, qui ont provoqué d'importantes pollutions par les hydrocarbures. Des pétroliers de grande capacité transportant du brut étaient à l'origine de toutes ces catastrophes, sauf une, celle provoquée par l'**Érika**, qui transportait du fioul lourd.

LES CAUSES

Les accidents impliquant des pétroliers se répartissent en trois catégories principales:

Échouement dû à une erreur de navigation ou de pilotage (Sea Empress, Torrey Canyon, Aegean Sea)

Échouement dû à une panne mécanique (Amoco Cadiz, Braer)

Incendie et explosion pendant les opérations à bord (Haven)

Collision avec un autre navire, suivi d'un incendie / d'une explosion (British Trent)

Collision avec un autre navire ayant causé une pollution (pas d'incendie)

Problème lié à la structure (Betelgeuse, Mimosa, Érika).

ACCIDENTS GRAVES IMPLIQUANT DES PÉTROLIERS ET AYANT PROVOQUÉ UNE POLLUTION DANS LES EAUX COMMUNAUTAIRES							
NOM	DATE	LIEU	PAVILLON	TPL (t)	DÉVERSEMENT ³⁴ (t)	TYPE	CAUSE
TORREY CANYON	1967	Au large de Lands End	LIB	120000	119000	Brut	Erreur de navigation- Échouement
URQUIOLA	1976	La Corogne	SPA	110000	100000	Brut	Erreur de navigation – Échouement
AMOCO CADIZ	1978	Au large des côtes bretonnes	LIB	220000	223000	Brut	Panne de l'appareil à gouverner- Échouement
BETELGEUSE	1979	Bantry Bay (IRE)	FRA	115000	44000	Brut	Rupture de la coque lors du déchargement. Corrosion des citernes de ballast
HAVEN	1991	Au large de Gênes	CYP	232163	144000	Brut	Incendie & explosion
AEGEAN SEA	1992	La Corogne	GR	114000	74000	Brut	Échouement & explosion Erreur humaine
BRAER	1993	Îles Shetland	LIB	84700	85000	Brut	Panne de moteur- Échouement Compétences de l'équipage
SEA EMPRESS	1996	Milford Haven	LIB	147000	72000	Brut	Erreur de navigation - Échouement
ÉRIKA	1999	Au large des côtes bretonnes	MAL	37000	10000+	Fioul lourd	Le navire s'est brisé en deux et a coulé

Accidents graves impliquant des pétroliers et ayant causé une pollution dans les eaux communautaires

TORREY CANYON

Le **Torrey Canyon** était un pétrolier de 120 000 tnl battant pavillon libérien qui s'est échoué sur le récif de Seven Stones entre Lands End et les îles Scilly le 18 mars 1967. À la suite de ce naufrage, 119 000 tonnes de pétrole brut se sont déversées dans la mer, polluant sévèrement les côtes du sud-ouest de l'Angleterre et du nord de la France. La cause première de l'échouement était une erreur humaine dans la conduite de la navigation. L'accident a été à

³⁴

Source des données chiffrées concernant ces pollutions: ITOPF.

l'origine de l'établissement de règles beaucoup plus strictes applicables aux pétroliers en particulier, adoptées par l'OMI sous la forme de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).

URQUIOLA

Le 12 mai 1976, le pétrolier **Urquiola** heurte un objet immergé en entrant dans le port de La Corogne. Alors que la cargaison s'écoule des cales du navire, l'ordre est donné de le remorquer hors du port en raison du risque d'incendie et d'explosion. Pendant les opérations de remorquage, il s'échoue de nouveau, causant des dommages supplémentaires. Il explose deux heures plus tard, et le capitaine est tué par l'explosion. Au total, 100 000 tonnes de pétrole se déversent dans la mer. La cause première de l'accident était une erreur de navigation, aggravée par la tentative de remorquage du navire en dehors du port.

BETELGEUSE

Le 8 janvier 1979, le pétrolier français **Betelgeuse**, appartenant à la compagnie Total, explose dans la baie de Bantry, en Irlande, pendant les opérations de déchargement de sa cargaison de pétrole brut. L'enquête officielle a conclu que la cause de l'explosion était une fissure dans la coque, sur laquelle les opérations de chargement/déchargement avaient exercé des contraintes. Par ailleurs, les parois des citernes de ballast étaient sérieusement endommagées par la corrosion, ce qui constitua un facteur particulièrement aggravant. Le propriétaire du navire fut blâmé pour avoir décidé de ne pas remplacer des raidisseurs longitudinaux fortement corrodés détectés lors d'une seconde inspection renforcée. Le navire était contrôlé par le Bureau Veritas.

AMOCO CADIZ

Le 17 mars 1978, l'**Amoco Cadiz**, navire battant pavillon libérien, s'échoue sur la côte nord-ouest de la Bretagne, où il laisse échapper l'intégralité de sa cargaison, soit 223 000 tonnes de pétrole brut. Le pétrolier avait cessé de répondre au gouvernail alors qu'une tempête faisait rage et s'était échoué tandis qu'on tentait de le remorquer, puis s'était cassé en deux. De nouveau, les principales causes de l'accident étaient une erreur humaine combinée à une défaillance technique. Depuis, les réglementations relatives aux appareils à gouverner ont été modifiées.

HAVEN

Le 11 avril 1991, le pétrolier **Haven**, navire d'une capacité de 232 163 tonnes battant pavillon chypriote, chargé en partie de pétrole brut, explose au large de Gênes. Il semble que l'explosion ait eu lieu pendant des opérations de pompage. Le navire se brise ensuite en trois morceaux, un incendie grave se déclare à bord; environ 74 000 tonnes de brut se répandent dans la mer et sont en grande partie consumées par l'incendie. Plusieurs personnes périssent dans l'accident.

AEGEAN SEA

Le 3 décembre 1992, l'**Aegean Sea**, pétrolier-vraquier-minéralier (OBO) de 114 000 tonnes battant pavillon grec et transportant 80 000 tonnes de brut, s'échoue sur des rochers par mauvais temps alors qu'il entre dans le port de La Corogne, en Espagne. Le pilote était sur le point de monter à bord du navire lorsqu'il s'échoua. La coque se fissura, laissant échapper environ 74 000 tonnes de pétrole, qui prirent feu, et le navire explosa. L'**Aegean Sea**, comme tous les navires de type OBO, était doté d'une double coque. La cause de l'accident était, une

fois encore, une erreur de navigation d'origine humaine dans des conditions météorologiques difficiles.

BRAER

Le **Braer**, navire sous pavillon libérien, fait route de la Norvège vers Montréal en janvier 1993 lorsque son moteur tombe en panne à 10 milles au sud des îles Shetland, au RU. La cause de la panne est une contamination du fioul par l'eau, de l'eau de mer ayant pénétré dans les réservoirs de carburant par des orifices d'aération qui avaient été endommagés par des tuyaux d'acier de rechange mal arrimés sur le pont. Le navire s'échoue sur les côtes de l'archipel des Shetland par gros temps le 5 janvier et perd la totalité des 84 700 tonnes de pétrole brut qu'il transporte. Les tentatives pour remorquer le pétrolier avant qu'il ne s'échoue restent vaines.

SEA EMPRESS

Le **Sea Empress**, navire battant pavillon libérien, s'échoue à l'entrée du port de Milford Haven le 15 février 1996 alors que le pilote est aux commandes. Il transportait 131 000 tonnes de pétrole brut. C'était un navire à simple coque de trois ans. De la coque sévèrement endommagée s'échappèrent environ 72 000 tonnes de pétrole qui souillèrent la côte sud du Pays de Galles.

L'accident fut provoqué en premier lieu par une erreur de navigation lors du pilotage du navire vers l'entrée du port, combinée à un manque d'informations sur les courants de marée dominants. L'enquête mis également en lumière des insuffisances dans la gestion du port et des conséquences de l'échouement.

Autres accidents graves impliquant des pétroliers

EXXON VALDEZ

L'**Exxon Valdez** s'échoue dans le détroit de Prince William, en Alaska, le 24 mars 1989.

37 000 tonnes de pétrole brut se répandent dans la mer. Bien qu'il ne s'agisse pas de la plus grande marée noire enregistrée, cette catastrophe est considérée comme l'une des plus néfastes pour l'environnement en raison de la nature de la zone polluée. L'échouement fut attribué principalement à une erreur de navigation. L'accident eut pour conséquence l'adoption en 1990 de l'Oil Pollution Act (OPA 90), qui impose le respect d'exigences bien plus strictes pour les pétroliers naviguant dans les eaux territoriales américaines.

BRITISH TRENT

Le 3 juin 1993, alors qu'un brouillard épais recouvre la mer, le **British Trent**, transporteur de produits pétroliers de 25 147 tonnes enregistré aux Bermudes, entre en collision avec un vraquier panaméen, le **Western Winner**, au large des côtes belges. Le pétrolier prend feu, sa cargaison d'essence sans plomb explose et est consumée en grande partie par les flammes. L'accident n'entraîne pas de pollution, mais plusieurs personnes perdent la vie dans cet accident dû à des erreurs de navigation par visibilité réduite.

BORGA

Le **Borga** était un pétrolier récent doté d'une double coque. Le 29 octobre 1995, il s'échoue pendant son pilotage vers l'entrée du port de Milford Haven (RU) avec 112 180 tonnes de pétrole brut à bord. La coque du navire est endommagée, mais l'accident ne provoque pas de pollution et le navire est renfloué après que 8 500 tonnes de pétrole ont été transférées sur une allège.

Une erreur de navigation alors que le navire tourne dans un chenal étroit est à l'origine de l'accident.

Cet incident est cité pour faire valoir l'argument selon lequel les pétroliers à double coque présentent un risque de pollution réduit, même s'il faut garder à l'esprit que l'*Aegean Sea*, bien qu'équipé d'une double coque, a pris feu et a explosé après s'être échoué.

MIMOSA

Le 11 janvier 1995, le **Mimosa**, superpétrolier de 300 000 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien, subit une avarie grave au niveau de sa structure alors qu'il navigue en charge, par temps calme, au large de l'Écosse. Une large section du bordé extérieur se détache, laissant un grand trou dans la citerne de ballast du coqueron-avant.

Ce navire de 18 ans était contrôlé par la société DNV et avait reçu l'approbation des services de vérification de l'affrètement. La cargaison est finalement transbordée sur un autre pétrolier et le navire poursuit sa route jusqu'au Portugal pour y être réparé. Aucune pollution n'est à déplorer.

NAKHODKA

En janvier 1997, le **Nakhodka**, pétrolier russe de 20 471 tonnes de port en lourd, se brise alors qu'il navigue par gros temps au large des côtes japonaises. Le mazout lourd qu'il transporte se répand, provoquant la plus grave pollution par les hydrocarbures que le Japon ait connue. D'après les conclusions de l'enquête, l'accident est dû à un mauvais entretien de la coque, fortement corrodée, et à la vétusté du navire. Cet accident a incité le Japon à proposer que l'OMI avance les échéances prévues pour l'élimination progressive des pétroliers à coque unique. Lors d'une assemblée récente de l'OMI, le Japon a fait remarquer qu'il existait des similitudes entre cet accident et le naufrage de l'**Érika**.

VOLGONEFT 248

Le 29 décembre 1999, le pétrolier russe **Volgoneft 248** s'échoue par mauvais temps au large d'Istanbul et se brise, laissant échapper 1 300 tonnes de fioul lourd de ses soutes. Le navire avait 25 ans et ne servait apparemment que pour le trafic de cabotage saisonnier par temps clair.

ANNEXE 1-B

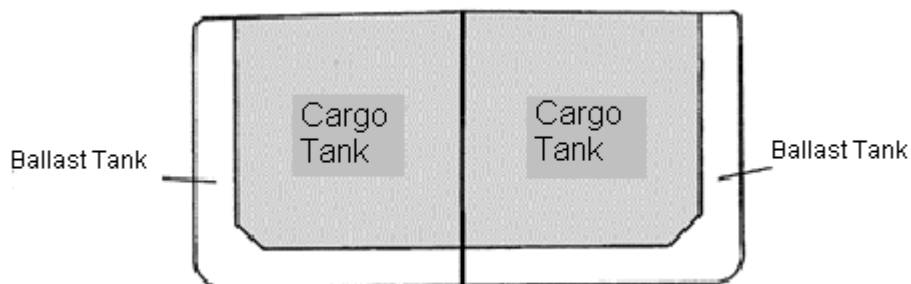
Pétroliers à double coque ou de conception équivalente

ANNEXE 1-B

Pétroliers à double coque ou de conception équivalente

Plusieurs manières de concevoir les pétroliers de façon à réduire les risques de pollution en cas d'accident ont été proposées. L'attention internationale est focalisée de plus en plus sur trois principaux types de pétrolier: le double coque, le "Mid-deck" et le pétrolier "Coulombi Egg". Chaque type est représenté en coupe transversale ci-dessous.

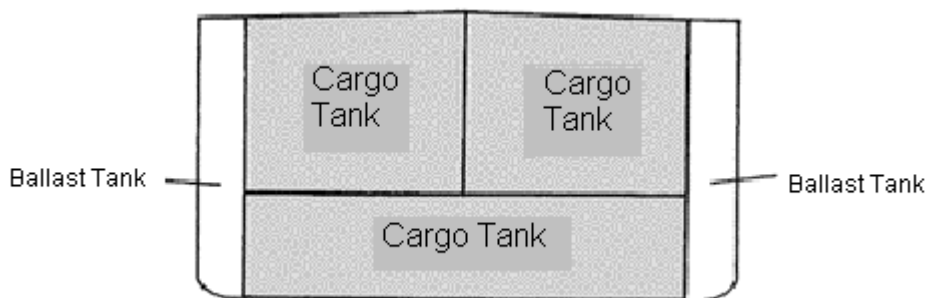
Le pétrolier à double coque



Ce type de navire est conçu pour éviter le déversement de pétrole en cas d'échouement ou de collision: le tank de chargement est entouré sur toute sa longueur d'un espace vide d'une largeur de 2 ou 3 mètres qui sépare chaque citerne de cargaison du bordé extérieur du navire. En cas d'accident, il faut que deux bordés se rompent pour que le pétrole se déverse.

Cargo Tank : Citerne de cargaison
Ballast Tank : Citerne de ballastage

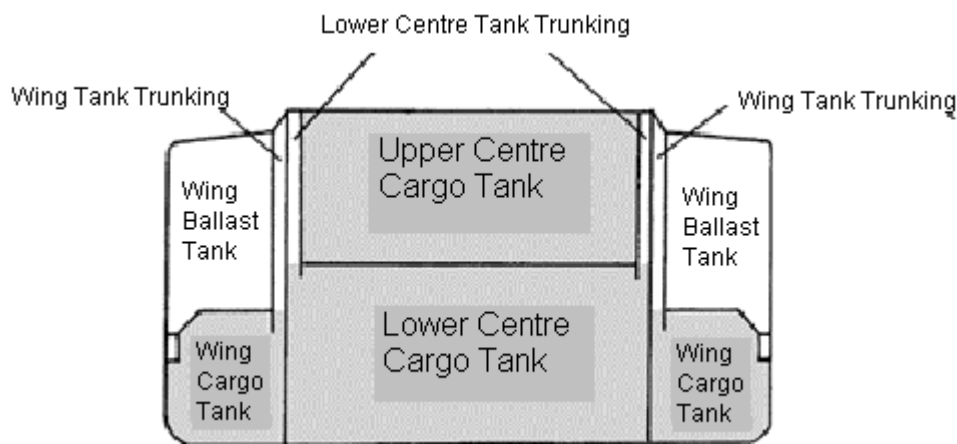
Le pétrolier de type "Mid-deck"



Le procédé dit "Mid-deck" est une variante de la double coque: selon ce procédé, la pression à l'intérieur du tank de chargement ne dépasse pas la pression extérieure exercée par l'eau. Les pétroliers construits sur ce modèle sont dotés de doubles parois sur toute la longueur du tank de chargement qui laissent un espace vide de 4 ou 5 mètres de large entre chaque citerne de cargaison et le bordé extérieur du navire. Ils n'ont pas de double fond, ce qui fait que la cargaison est en contact direct avec le bordé de fond. En outre, les citernes de cargaison sont séparées sur le plan horizontal par un pont étanche aux hydrocarbures. La hauteur du pont horizontal étanche aux hydrocarbures est déterminée de manière que, si le fond se trouve endommagé, la pression extérieure exercée par l'eau soit supérieure à la pression du pétrole.

dans la citerne de cargaison inférieure, ce qui aura pour effet de contenir le pétrole à l'intérieur du navire.

Le pétrolier de type "Coulombi Egg"



<i>Lower Centre Tank Trunking</i> :	Trunk de la citerne centrale inférieure
<i>Wing Tank Trunking</i> :	Trunk de la citerne latérale
<i>Wing Ballast Tank</i> :	Citerne de ballastage latérale
<i>Wing Cargo Tank</i> :	Citerne de cargaison latérale
<i>Upper Centre Cargo Tank</i> :	Citerne de cargaison centrale supérieure
<i>Lower Centre Cargo Tank</i> :	Citerne de cargaison centrale inférieure

De prime abord, cette conception semble être une variante du type "Mid-deck", mais elle en diffère en trois points importants. Premièrement, les citernes latérales sont plus larges de moitié environ, deuxièmement, ces citernes sont divisées dans le plan horizontal en une citerne inférieure et une citerne supérieure, la citerne latérale inférieure étant réservée à la cargaison et, troisièmement, les citernes latérales supérieures ne sont pas réservées uniquement au ballastage, mais jouent également le rôle de "citerne de secours". Le pétrolier de type "Coulombi Egg" est doté d'un système de transfert de la cargaison en cas d'urgence, qui permet de diriger le pétrole contenu dans un réservoir détérioré vers les citernes latérales supérieures vides et non endommagées, et donc de limiter au maximum le déversement d'hydrocarbures dans la mer en cas de collision ou d'échouement. Le système utilise la différence entre la pression extérieure exercée par l'eau en fonction du tirant d'eau du navire en charge et la pression du pétrole dans les citernes de cargaison endommagées: la première étant supérieure à la deuxième, le pétrole contenu dans la citerne endommagée sera chassé dans les "citerne de secours".

Note: les États-Unis n'assimilent pas le pétrolier de type "Coulombi Egg" à un pétrolier à double coque, c'est pourquoi les pétroliers de ce type ne seront pas autorisés à entrer dans leurs ports.

PROPOSITIONS LÉGISLATIVES

PROPOSITION LÉGISLATIVE I

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires
faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la
juridiction des Etats membres des normes internationales relatives à la sécurité
maritime, à la prévention des pollutions et aux conditions de vie à bord des navires
(contrôle par l'Etat du port)**

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le naufrage de l'ERIKA a mis en lumière plusieurs faiblesses dans le régime actuel du contrôle par l'Etat du port. Ainsi, les nombreuses inspections conduites sur l'ERIKA depuis quelques années, tant dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port que par les sociétés de classification ou les systèmes d'inspection privés des compagnies pétrolières, n'avaient pas permis de détecter les faiblesses qui ont été jugées à l'origine de l'accident.

Depuis l'adoption de la directive 95/21/CE, des efforts importants ont été engagés, en particulier au sein du mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, en vue d'améliorer l'uniformité et l'efficacité des procédures d'inspection. Toutefois, force est de constater que des disparités importantes subsistent encore au sein de la Communauté et que les navires qui présentent un risque élevé pour l'environnement ne font pas l'objet d'une attention suffisamment soutenue lors de leurs escales dans les ports européens.

Parmi les raisons qui ont conduit la Commission à proposer une modification de la directive figurent les constatations suivantes :

- le seuil des 25% d'inspections de navires distincts fixé par la directive n'est toujours pas respecté par plusieurs Etats membres ;
- le système du coefficient de ciblage développé au sein du mémorandum de Paris et rendu obligatoire par la directive n'est pas appliqué de manière satisfaisante,
- l'examen des comptes rendus des inspections effectuées avant l'accident de l'ERIKA semble démontrer que les inspections renforcées conduites en application de la directive ne sont pas toujours effectuées avec la rigueur nécessaire. En outre, cet examen n'a pas permis de vérifier dans quelle mesure les lignes directrices figurant à l'annexe V ont été suivies et quels contrôles ont précisément été effectués.

En conséquence, la Commission propose une série de mesures destinées à améliorer et à renforcer le régime d'inspections décrit dans la directive concernant le contrôle des navires par l'Etat du port.

Les modifications suivantes sont proposées :

1. Bannir des eaux européennes les navires identifiés comme étant particulièrement inférieurs aux normes.

La Commission estime qu'il est inacceptable que certains navires, dont les antécédents démontrent qu'ils sont manifestement dangereux pour la sécurité en mer et l'environnement marin, continuent à fréquenter les eaux de la Communauté. Une telle situation ne peut être comprise par l'opinion publique que comme la démonstration de l'inefficacité des contrôles pratiqués par les Etats du port à bord des navires.

La Commission considère qu'un message clair et fort doit être envoyé à l'égard des exploitants de navires, mais également de tous ceux, et notamment les Etats du pavillon ou les sociétés de classification, qui par leur comportement ou leur inaction contribuent à faire courir des risques considérables pour la sécurité et l'environnement marin.

En conséquence, la Commission propose de bannir ces navires de l'Union européenne. Les navires concernés sont les navires faisant partie des catégories de navires à risque visés par

l'article 7 et l'annexe V de la directive³⁵. Ceux de ces navires qui sont âgés (plus de 15 ans), qui peuvent être considérés comme «récidivistes» (immobilisés plus de deux fois dans les deux années écoulées) et qui battent le pavillon d'un Etat figurant sur la « liste noire » des immobilisations établie par le Mémorandum de Paris ne devraient plus être admis dans les ports de la Communauté.

La Commission a établi des lignes directrices pour l'application de cette mesure, détaillant les procédures applicables pour la décision de bannissement, et prévoyant également la possibilité de lever la décision de bannissement lorsque la démonstration peut être apportée que le navire ne présente plus de risques pour la sécurité et l'environnement. La Commission publiera tous les six mois la liste des navires bannis.

2. Etablir une obligation d'inspection des navires présentant un risque élevé pour la sécurité maritime et l'environnement marin.

Il n'existe pas dans la directive 95/21./CE existante d'obligation d'inspecter un navire. En effet, quel que soit le danger potentiel posé par un navire, la décision d'inspecter un navire est au départ toujours basée sur une sélection préalable effectuée par un inspecteur de l'Etat du port, basée sur son jugement professionnel. Le coefficient de ciblage, introduit par un amendement du 19 juin 1998 à la directive constitue un pas important vers l'harmonisation des critères de sélection. Toutefois, la Commission estime que dans certains cas, la marge de manœuvre de l'inspecteur dans la sélection des navires à inspecter doit être considérablement réduite si l'on veut aboutir à une réelle uniformité et efficacité des pratiques.

La Commission propose par conséquent d'établir une obligation d'inspection dans les cas suivants :

- (a) – lorsque le coefficient de ciblage dépasse une certaine valeur.

Le système de ciblage mis en place par la directive et le mémorandum de Paris ne fonctionne pas de manière entièrement satisfaisante. Les navires dont le coefficient de ciblage est le plus élevé ne font pas systématiquement dans la pratique l'objet de la priorité la plus élevée.

La Commission propose d'inclure à l'article 5 une obligation spécifique d'inspecter systématiquement les navires dont le coefficient de ciblage est supérieur à 50 points, selon la procédure déterminée par le Mémorandum de Paris, lors de chaque escale effectuée dans un port de l'Union européenne. La valeur de 50 correspond à des navires présentant un risque élevé. Toutefois, selon des estimations effectuées au sein du mémorandum de Paris à partir du nombre de navires inspectés en 1999, le pourcentage de navires concernés devrait représenter moins de 2,5% des navires recensés par la base de données Sirenac du Mémorandum de Paris³⁶.

- (b) – lorsque les navires concernés sont classés dans une catégorie de navires justifiant une inspection renforcée.

³⁵ L'annexe V de la directive prévoit un système d'inspection renforcée pour certaines catégories de navires (pétroliers, gaziers, chimiquiers et vraquiers au-delà d'un certain âge, ainsi que navires à passagers).

³⁶ Sirenac, exploité par le Centre Administratif des Affaires Maritimes de Saint-Malo (France) située à Saint-Malo, est une base de données qui recueille les informations relatives aux inspections effectuées par les pays membres du mémorandum de Paris.

Les dispositions de la directive relatives au régime d'inspection renforcée des navires «à risque» laissent une trop grande marge de manœuvre quant à la décision d'inspecter de tels navires et quant au contenu de l'inspection. En outre, les événements récents ont démontré que les défaillances structurelles affectant certains types de navires, en particulier les pétroliers, peuvent conduire à des accidents dont les conséquences sur l'environnement sont dramatiques. Sans remettre en cause la responsabilité fondamentale des sociétés de classification vis-à-vis de la détection de telles défaillances, il est important que les autorités de l'Etat du port se donnent les moyens d'évaluer le bon état structurel du navire (en particulier vis-à-vis de la corrosion des citernes).

En conséquence, la Commission propose de modifier le régime des inspections renforcées des navires visés à l'article 7 et à l'annexe V de la directive sur les points suivants :

- L'article 7 est amendé de façon à établir clairement une obligation d'inspection des navires considérés. En conséquence, dès que l'un de ces navires fait escale dans un port de l'Union européenne après une période de 12 mois, il doit obligatoirement être soumis à une inspection renforcée. La règle existante selon laquelle dans l'intervalle le navire peut être soumis à une inspection normale ou à une inspection plus détaillée est maintenue. Le seuil des 25% indiqué à l'annexe V est toutefois applicable aux inspections renforcées menées dans le cadre de l'article 7 (ainsi qu'aux autres inspections prévues par la directive).
- Les lignes directrices facultatives contenues dans la directive deviennent obligatoires : l'inspection devra au minimum porter sur les contrôles généraux ou spécifiques pour les catégories de navires considérées. Toutefois, la proposition prévoit la possibilité de ne pas effectuer certains contrôles s'ils ne sont matériellement pas faisables (par exemple, l'inspection des citernes d'un pétrolier chargé) où si ces contrôles risquent de créer des dangers particuliers (par exemple d'explosion) pour le navire, son équipage ou le port.
- Pour ce qui concerne les pétroliers (point 2 de l'annexe V-B existante), l'inspection n'aborde les questions structurelles qu'au travers du contrôle du rapport de visite. Il est indispensable selon la Commission que les aspects structurels fassent l'objet d'une vérification, allant au-delà des documents de bord, basée sur une observation visuelle directe par l'inspecteur de la condition structurelle du navire. Toutefois, les citernes à cargaison n'étant généralement pas accessibles durant l'escale, l'inspecteur devra effectuer une observation visuelle d'au moins l'une des citernes à ballast, en vue d'en retirer une impression générale sur son degré de corrosion éventuelle. Lorsque le navire n'est pas équipé de citernes à ballast séparé, l'inspecteur devrait s'efforcer de procéder à une telle évaluation à partir de toute citerne ou espace vide approprié normalement accessible.
- Une obligation de pré-notification est instituée (nouveau paragraphe B dans l'annexe V) afin de faciliter la conduite ultérieure de l'inspection une fois le navire arrivé au port. En effet, une inspection renforcée nécessite en principe un travail préalable de préparation. L'armateur ou le

capitaine seront obligés de notifier directement à l'inspecteur, 48 heures avant l'arrivée au port (ou depuis le port de départ) un certain nombre de renseignements opérationnels (exemple : durée de l'escale, état des citernes à ballast et à cargaison, opérations envisagées durant l'escale, etc.).

- Pour ce qui concerne plus spécifiquement les pétroliers, l'âge à partir duquel les inspections renforcées devront être effectuées (actuellement 20 ans ou 25 ans selon le type de pétrolier en fonction des dates d'abandon progressif établies par la Convention Marpol dans sa règle 13G) sera abaissée à 15 ans. Les pétroliers concernés sont les pétroliers à simple coque, qu'ils soient pourvus ou non de citernes à ballast séparé.

3. Le suivi du résultat des inspections :

Le suivi des inspections d'un port à l'autre n'est pas optimal. Il est en particulier extrêmement difficile sur la base des informations affichées par le système Sirenac de déterminer quelles parties du navire inspecté ont fait l'objet d'un contrôle dans le ou les port(s) précédent(s). En conséquence, l'autorité d'inspection d'un port donné risque d'inspecter des parties du navire qui avaient déjà fait l'objet d'une inspection dans le port précédent. Afin d'éviter la possibilité de telles duplications et d'optimiser le rapport coût-efficacité global du système de contrôle des navires par l'Etat du port, la Commission propose de rendre obligatoire l'indication dans le rapport d'inspection (dont un exemplaire est conservé à bord et doit être examiné par l'inspecteur du port d'inspection suivant) des parties du navire ayant été inspectées.

4. L'information de l'Etat du pavillon et des sociétés de classification

Dans le régime actuel de la directive 95/21/CE, l'Etat du pavillon et les sociétés de classification ne sont informées par les autorités d'inspection de l'Etat du port qu'en cas d'immobilisation du navire. Cependant, une information à l'issue de chaque inspection serait extrêmement utile afin de permettre un suivi plus efficace de l'évolution (et de l'éventuelle détérioration) de la condition d'un navire par l'administration de l'Etat du pavillon, ou par la société de classification agissant en son nom. En conséquence, la Commission propose de modifier l'article 8 de la directive afin de prévoir la communication d'une copie du rapport d'inspection à l'Etat du pavillon et à la société de classification concernée.

5. Le contrôle des documents de garantie financière couvrant le risque de pollution

Comme l'illustre l'accident de l'ERIKA, les pétroliers sont susceptibles de provoquer des dommages considérables en cas de marée noire, d'où l'importance d'une couverture appropriée de ces risques. La convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, modifiée par son Protocole de 1992, stipule que le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant de la convention et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac est tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution. La Commission propose d'ajouter ces documents à la liste des certificats vérifiés par les inspecteurs, figurant à l'annexe II de la directive. Leur absence doit être considérée comme justifiant une inspection plus détaillée du navire et constitue un motif d'immobilisation.

6. La transparence des informations concernant les navires inspectés ou immobilisés au titre de la directive

L'article 15 de la directive vise notamment à rendre publiques un certain nombre d'informations concernant les navires immobilisés dans les ports de l'Union européenne et à sanctionner ainsi le comportement des opérateurs qui portent une part de responsabilité dans le non-respect des normes de sécurité. La directive existante prévoit ainsi la publication du nom de l'exploitant et de la société de classification du navire. Toutefois, d'autres acteurs contribuent à entretenir le phénomène des navires inférieurs aux normes. Il s'agit en particulier des propriétaires de la cargaison décidant d'affréter un navire : s'il y a des armateurs de complaisance, c'est parce qu'il y a des affréteurs peu regardants sur la qualité des navires qu'ils affrètent.

L'autre objectif est de donner à ceux qui prennent les décisions (affréteurs, assureurs, etc.), ainsi qu'aux citoyens européens une image plus complète et plus lisible des inspections qui sont effectuées dans les ports de la Communauté. A ce titre, il est important de rendre disponible des éléments d'information supplémentaires concernant les visites plus approfondies, tant par les autorités de l'Etat du port (inspections renforcées au titre de l'article 7) que par les sociétés de classification (visites spéciales). De même, il est nécessaire qu'une information soit fournie sur le suivi donné par les autorités de l'Etat du port ou les sociétés de classification à une immobilisation prononcée en vertu de la directive.

En conséquence, il est proposé de publier les informations suivantes :

- l'identité de l'affréteur et le type d'affrètement (affrètement au voyage ou affrètement à temps). Cette obligation ne concerne que les navires transportant des substances liquides ou solides en vrac en tant que cargaison. En effet, dans le cas de marchandises transportées en colis, l'identification des nombreuses parties concernées poserait des problèmes pratiques trop importants.
- des renseignements sur la dernière inspection renforcée menée au titre du contrôle par l'Etat du port, et de la dernière «visite spéciale» effectuée par une société de classification,
- l'indication des mesures prises suite à une immobilisation (délais alloués pour effectuer les réparations, etc.) que ce soit par les autorités du port ou par les sociétés de classification.

7. Le suivi de l'application de la directive et l'évaluation de la performance des Etats membres.

La directive 95/21/CE prévoit dans son article 17 l'obligation pour les Etats membres de fournir un certain nombre de données concernant le nombre d'inspecteurs affectés au contrôle des navires et le nombre de navires distincts entrés dans leur port durant une année représentative.

Ces données permettent à la Commission de vérifier le respect du seuil de 25% d'inspections établi à l'article 5, paragraphe 1, mais ne sont pas suffisantes pour permettre à la Commission d'effectuer un examen approfondi de la bonne application des dispositions de la directive, comme elle en a le devoir en vertu du Traité, et d'entamer, si nécessaire, les procédures d'infraction à l'encontre des Etats membres défaillants. En conséquence, les pratiques éventuellement laxistes dans certains ports de la Communauté ne sont pas détectées et les risques de niveaux inégaux de sécurité et de distorsion de concurrence entre ports subsistent.

La Commission propose donc d'accroître la fréquence de la transmission des données (annuellement au lieu de tous les trois ans comme dans la directive existante) et d'allonger la liste des informations transmises à la Commission. Une nouvelle annexe est ajoutée à la directive. Les Etats membres devront en vertu de cette annexe fournir à la Commission des données détaillées concernant les mouvements des navires dans les ports, et faisant l'objet d'un classement selon différents critères (âge, pavillon, taille, etc.).

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention des pollutions et aux conditions de vie à bord des navires (contrôle par l'Etat du port)

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

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

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

vu la proposition de la Commission³⁷,

vu l'avis du Comité économique et social³⁸,

vu l'avis du Comité des régions³⁹,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁴⁰,

considérant ce qui suit :

- (1) La directive 95/21/CE met en place dans la Communauté européenne un contrôle des navires par l'Etat du port basé sur des procédures d'inspection et d'immobilisation uniformes.
- (2) Il est nécessaire de tenir compte des modifications des conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui sont entrées en vigueur, ainsi que des développements intervenus dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.
- (3) Certains navires présentent en raison de leur âge, de leur pavillon et de leurs antécédents un risque manifeste pour la sécurité en mer et l'environnement marin. Il convient par conséquent de refuser l'accès de ces navires aux ports de la Communauté, à moins qu'il ne soit démontré qu'ils peuvent être exploités sans danger dans les eaux de la Communauté. Des lignes directrices doivent être établies pour détailler les procédures applicables à la mesure de refus d'accès et à la levée du refus d'accès. La liste des navires dont l'accès aux ports de la Communauté a été refusé doit être publiée et affichée par le système d'information Sirenac.

³⁷ JO C du, p.

³⁸ JO C du, p.

³⁹ JO C du, p.

⁴⁰ JO C du, p.

- (4) Les navires présentant un coefficient de ciblage élevé représentent un risque particulièrement important d'accident ou de pollution qui justifie la nécessité de prévoir leur inspection à chaque escale dans un port de la Communauté.
- (5) Les catégories de navires énumérées à l'annexe V présentent également un risque important d'accident ou de pollution à partir d'un certain âge. Le large pouvoir d'appréciation laissé à l'autorité d'inspection de sélectionner ou non de tels navires en vue d'une inspection renforcée ne permet pas d'obtenir l'uniformisation des pratiques requise au sein de la Communauté. Il est par conséquent nécessaire de rendre l'inspection de ces navires obligatoire.
- (6) Le contenu des inspections renforcées faisant l'objet des lignes directrices établies à l'annexe V, partie B, est susceptible de varier considérablement à la discrétion de l'autorité d'inspection. Il est en conséquence indispensable de rendre ces lignes directrices obligatoires. Il convient toutefois de prévoir une exception lorsque la conduite d'une inspection sur de tels navires, en particulier compte tenu de l'état des citernes à cargaison du navire ou de contraintes opérationnelles liées aux opérations de chargement ou de déchargement, n'est pas possible ou entraînerait des risques trop importants pour la sécurité du navire et de son équipage, ainsi que pour la sécurité dans l'enclave portuaire.
- (7) Les défaillances structurelles affectant un navire sont susceptibles d'aggraver le risque d'accident en mer. Lorsqu'il s'agit d'un navire transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, de tels accidents peuvent avoir des conséquences catastrophiques pour l'environnement. Il convient que l'autorité d'inspection procède à un examen visuel des parties accessibles du navire, en vue de détecter le cas échéant une corrosion excessive, et de prendre les mesures de suivi qui s'imposent, en particulier à l'égard des sociétés de classification responsables de la qualité structurelle des navires.
- (8) Une inspection renforcée basée sur la vérification obligatoire d'un certain nombre d'éléments du navire nécessite un temps et une organisation approfondies. Il convient de faciliter la tâche de préparation de l'inspection, et d'en augmenter par là-même l'efficacité. A cette fin, le capitaine ou l'exploitant de tout navire se rendant dans un port de la Communauté doivent notifier un certain nombre d'informations à caractère opérationnel.
- (9) Compte tenu des risques de pollution majeure causés par les navires pétroliers et compte tenu également du fait que la grande majorité des anomalies conduisant à l'immobilisation concernent des navires de plus de quinze ans, il y a lieu d'appliquer le régime des inspections renforcées aux pétroliers à partir de l'âge de quinze ans.
- (10) Le rôle croissant du contrôle des navires par l'Etat du port dans la lutte contre les pratiques inférieures aux normes entraîne un accroissement global des tâches des inspecteurs. Un effort tout particulier doit donc être conduit pour éviter les inspections redondantes et améliorer l'information des inspecteurs sur le contenu des inspections effectuées dans les ports précédents. A cet effet, le rapport d'inspection rédigé par l'inspecteur à l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée doit comporter l'indication des parties du navire ayant fait l'objet d'une inspection. L'inspecteur du port suivant où le navire fait escale pourra ainsi tenir compte de cette information et, le cas échéant, décider de ne pas inspecter une partie

du navire lorsque aucune anomalie n'y avait été décelée lors de l'inspection précédente.

- (11) L'administration de l'Etat du pavillon d'un navire inspecté ou la société de classification concernée doit disposer des informations sur le résultat de l'inspection afin d'assurer un suivi plus efficace de l'évolution, et le cas échéant de la détérioration de l'état du navire, afin de prendre lorsqu'il en est encore temps les mesures de remédiation nécessaires.
- (12) Une pollution accidentelle par hydrocarbures est susceptible de provoquer des dommages considérables à l'environnement et à l'économie de la région concernée. Il convient en conséquence de vérifier que les pétroliers qui font escale dans les ports de l'Union européenne bénéficient d'une couverture appropriée de ces risques. A l'occasion de chaque inspection d'un navire pétrolier transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac, l'inspecteur doit vérifier la présence à bord d'une assurance ou une autre garantie financière pour couvrant les dommages par pollution, conformément à la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, modifiée par son Protocole de 1992.
- (13) La transparence des informations relatives aux navires inspectés et immobilisés constitue un élément essentiel de toute politique visant à dissuader l'utilisation de navires inférieurs aux normes de sécurité. Dans ce cadre, il y a lieu de compléter la liste des informations publiées par la mention de l'identité de l'affrèteur du navire. Il convient également de fournir au public une information plus complète et plus claire sur les inspections et les immobilisations qui sont effectuées dans les ports de l'Union européenne. Il s'agit en particulier des informations concernant les visites plus approfondies effectuées à bord des navires, tant par les autorités de l'Etat du port que par les sociétés de classification, ainsi que d'une explication du suivi donné par les autorités de l'Etat du port ou les sociétés de classification concernée à une immobilisation prononcée en vertu de la directive.
- (14) La détection des cas de mauvaise application de la directive, ou le cas échéant des pratiques laxistes dans certains ports de la Communauté est essentielle pour éviter les risques de niveaux inégaux de sécurité et de distorsion de concurrence entre ports et régions de l'Union européenne. A cette fin, la Commission doit disposer d'informations plus détaillées, concernant en particulier les mouvements de navires dans les ports, pour être en mesure d'effectuer un examen approfondi des conditions d'application de la directive. De telles informations doivent être fournies annuellement à la Commission pour lui permettre d'intervenir plus rapidement lorsque des anomalies sont constatées dans l'application de la directive.
- (15) Les dispositions de la directive 95/21/CE concernant la procédure relative au comité doivent être amendées pour prendre en compte la décision 1999/468/CE du Conseil, du 28 juin 1999, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁴¹.

⁴¹ JO L 184 du 17.07.99, p. 23.

- (16) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive constituant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil, il convient de les adopter selon la procédure réglementaire prévue à l'article 5 de cette décision.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 95/21/CE est modifiée comme suit:

- 1) Le titre est remplacé par le titre suivant :
«Directive 95/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 juin 1995 relative au contrôle des navires par l'Etat du port»
- 2) L'article 2 est modifié comme suit :
 - a) le point 1 est modifié comme suit :
 - (i) le tiret suivant est ajouté :
« - la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, modifiée par son Protocole de 1992.»
 - (ii) la date du 1^{er} juillet 1999 est remplacée par la date du 1^{er} juillet 2000.
 - b) au point 2, la date du 1^{er} juillet 1999 est remplacée par la date du 1^{er} juillet 2000.
- 3) L'article 5 est modifié comme suit :
 - a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :
« 1. L'autorité compétente de chaque Etat membre effectue chaque année un nombre total d'inspections des navires visés à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 6 et à l'article 7, correspondant à au moins 25% du nombre de navires distincts entrés dans ses ports durant l'année civile écoulée.» ;
 - b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :
«2. L'autorité compétente veille à ce que tout navire non soumis à inspection renforcée dont le coefficient de ciblage affiché dans le système d'information Sirenac est supérieur à 50 fasse l'objet d'une inspection conformément à l'article 6.

En ce qui concerne la sélection des autres navires en vue d'une inspection, l'autorité compétente détermine l'ordre de priorité de la manière suivante :
 - les navires visés à l'annexe I, partie 1, font l'objet d'une priorité absolue, indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage ;

- les navires visés à l'annexe I, partie 2, sont sélectionnés en ordre décroissant, selon l'ordre de priorité résultant de la valeur de leur coefficient de ciblage.»

4) L'article 7 est remplacé par le texte suivant :

Article 7

Inspection renforcée obligatoire de certains navires

1. Les Etats membres veillent à ce que les navires classés dans une catégorie de l'annexe V, point A, soient soumis à une inspection renforcée dans le premier port visité après une période de douze mois suivant la dernière inspection renforcée effectuée dans un port d'un Etat membre. Toutefois, entre deux inspections renforcées, ces navires peuvent être soumis à l'inspection prévue à l'article 6 paragraphes 1 et 2.
2. L'exploitant ou le capitaine d'un navire visé au paragraphe précédent notifie au plus tard deux jours ouvrables avant l'heure prévue d'arrivée dans un port d'un Etat membre, ou depuis le port de départ si l'heure prévue d'arrivée est inférieure à deux jours ouvrables, toutes les informations figurant à l'annexe V, point B, à l'autorité compétente de l'Etat membre concerné.

Tout navire qui n'a pas transmis à l'autorité compétente concernée les informations visées ci-dessus fera l'objet d'une inspection, conformément à l'article 6, lors de son escale au port de destination.

3. L'annexe V point C contient des lignes directrices obligatoires concernant cette inspection renforcée. »

5) L'article 7 bis suivant est inséré :

« Article 7 bis

Mesures de refus d'accès concernant certains navires soumis à inspection renforcée

1. Les Etats membres veillent à ce que l'accès aux ports de la communauté soit refusé, sauf dans les situations visées à l'article 11, paragraphe 6, aux navires de plus de 15 ans classés dans l'une des catégories de l'annexe V, point A, lorsque ces navires :
 - ont été immobilisés plus de deux fois au cours des vingt-quatre mois précédents dans un port d'un Etat membre, et
 - battent le pavillon d'un Etat figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum de Paris,.

La mesure de refus d'accès est applicable dès que le navire a été autorisé à quitter le port où il a fait l'objet de la troisième immobilisation.

2. Aux fins de l'application du paragraphe 1, les Etats membres se conforment aux procédures figurant à l'annexe V, point D.

3. La Commission publie semestriellement les informations relatives aux navires dont l'accès a été refusé dans les ports de la Communauté en application du présent article.»

6) L'article 8 est remplacé par le texte suivant :

« Article 8

Rapport d'inspection

1. A l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur rédige un rapport d'inspection contenant au moins les informations figurant à l'annexe X et mentionnant les résultats de l'inspection, les parties ou éléments du navire ayant fait l'objet d'une inspection, dans le cas d'une inspection détaillée ou renforcée, les détails de décisions prises par l'inspecteur ainsi que les mesures correctives à prendre par le capitaine, le propriétaire ou l'exploitant.

2. Une copie du rapport d'inspection est remise au capitaine du navire, à l'administration de l'Etat du pavillon ainsi qu'à l'organisme agréé chargé des visites des navires et de la délivrance des certificats de classification ou des certificats délivrés au nom de l'Etat du pavillon conformément aux conventions internationales. En cas d'anomalies justifiant l'immobilisation du navire, le document fourni au capitaine en vertu du paragraphe 1 comprend des indications relatives à la future publication de l'immobilisation conformément aux dispositions de la présente directive.»

7) A l'article 9, paragraphe 5, les termes «ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats du navire sont également informés, le cas échéant.» sont remplacés par les termes «ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats de classification ou des certificats délivrés au nom de l'Etat du pavillon conformément aux conventions internationales sont également informés, le cas échéant.»

8) A l'article 10, paragraphe 1, les termes «ou de refus d'accès» sont insérés après les termes «contre une décision d'immobilisation».

9) A l'article 14, le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) les termes «Sirenac E» sont remplacés par le terme «Sirenac»,

b) l'alinéa suivant est ajouté :

«En vue de la conduite des inspections visées à l'article 6 et à l'article 7, les inspecteurs consultent les bases de données publiques et privées concernant les inspections de navires accessibles au travers du système d'information EQUASIS, dès qu'il sera opérationnel ».

10) A l'article 15, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les informations énumérées à l'annexe VIII, partie I et II, ainsi que les informations sur les changements, suspensions et retraits de classe visés à l'article 15, paragraphe 3, de la directive 94/57/CE doivent être disponibles dans le système d'information Sirenac. Elles sont rendues publiques, dans le cadre du système d'informations EQUASIS, lorsque celui-ci sera opérationnel, dès que possible après l'inspection ou après la levée de l'immobilisation. »

11) Les articles 17 et 18 sont remplacés par le texte suivant :

«Article 17

Données à fournir dans le cadre de la surveillance de la mise en œuvre

Les États membres fournissent à la Commission, les informations énumérées à l'annexe X suivant la fréquence mentionnée dans ladite annexe.»

«Article 18

Comité de réglementation

1. La Commission est assistée par le comité créé par l'article 12 de la directive 93/75/CEE.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions de l'article 8 de ladite décision.
3. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois. »

12) A l'article 19, le point a) est remplacé par le texte suivant :

« a) adapter les obligations visées à l'article 5, à l'exception du chiffre de 25 % visé au paragraphe 1, et aux articles 6, 7, 8, 15 et 17, ainsi qu'aux annexes visées par lesdits articles, sur la base de l'expérience acquise à la lumière de la mise en œuvre de la présente directive et compte tenu de l'évolution du mémorandum d'entente;»

13) L'annexe I, partie II est remplacée par le texte figurant à l'annexe I de la présente directive.

14) A l'annexe II, le point 35 suivant est ajouté :

«35. Certificat international d'assurance ou autre garantie financière concernant la couverture des dommages par pollution (pour les pétroliers visés par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, modifiée par son Protocole de 1992).»

15) A l'annexe III, point 1, les termes «II-8 et II-11 » sont remplacés par les termes «et II-8.»

- 16) L'annexe V est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive.:
- 17) L'annexe VI est modifiée comme suit :
- a) Au point 3.1, les termes «Absence des certificats valables» sont remplacés par les termes «Absence des certificats et documents valables».
 - b) Au paragraphe 3.2, le point suivant est ajouté :

«13. Non-exécution du programme renforcé d'inspections en vertu de la résolution A.744(18).»
 - c) au paragraphe 3.6, le point suivant est ajouté :

«5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention Marpol.»
- 18) L'annexe VIII est remplacée par le texte figurant à l'annexe III de la présente directive.
- 19) Les annexes IX et X dont le texte figure à l'annexe IV de la présente directive sont ajoutées.

Article 2

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le . 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.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La Présidente

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE I

L'annexe I, partie II, est remplacée par le texte suivant :

II. Coefficient global de ciblage

Les navires suivants sont à inspecter en priorité:

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un État membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les États membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les États membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données Sirenac et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1er janvier 1993.
2. Les navires qui n'ont été inspectés par aucun État membre au cours des six derniers mois.
3. Les navires dont les certificats obligatoires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.
4. Les navires battant le pavillon d'un État figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.
5. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un État membre sous certaines conditions telles que:
 - a) anomalies à supprimer avant le départ;
 - b) anomalies à supprimer au prochain port;
 - c) anomalies à supprimer dans les 14 jours;
 - d) anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.

Si des actions appropriées ont été engagées et toutes les anomalies supprimées, il en est tenu compte.
6. Les navires pour lesquelles des anomalies ont été constatées lors d'une inspection précédente, selon le nombre de ces anomalies.
7. Les navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.
8. Les navires battant pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales visées à l'article 2 de la présente directive.

9. Les navires battant pavillon d'un pays dont le taux d'anomalie est supérieur à la moyenne.
10. Les navires battant le pavillon d'un pays dont les anomalies de classe sont supérieures à la moyenne.
11. Les navires de plus de 13 ans d'âge.

Concernant les navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente détermine l'ordre de priorité des inspections à l'aide du coefficient global de ciblage affiché dans le système d'information Sirenac, conformément à l'annexe I, section 1 du mémorandum d'entente de Paris: à coefficient élevé, priorité élevée. Le coefficient global de ciblage est égal à la somme des valeurs du coefficient applicables, comme défini dans le cadre du mémorandum d'entente. Les points 5, 6 et 7 ne concernent que les inspections effectuées au cours des douze derniers mois. Le coefficient global de ciblage ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs correspondant aux points 3, 4, 8, 9, 10, et 11.

Si, dans les trois mois suivant la fixation de nouvelles valeurs du coefficient de ciblage dans le cadre du mémorandum d'entente, la Commission estime que ces valeurs ne sont pas adéquates, elle peut décider, conformément à la procédure prévue à l'article 19 de la directive 95/21/CE, que ces valeurs ne s'appliquent pas aux fins de la présente directive. »

ANNEXE II

L'annexe V est remplacée par l'annexe suivante :

«*ANNEXE V*

A. CATÉGORIES DE NAVIRES SOUMIS À UNE INSPECTION RENFORCÉE (en vertu de l'article 7 paragraphe 1)

1. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
3. Pétroliers à simple coque de plus de quinze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
4. Navires à passagers de plus de quinze ans autres que les navires à passagers visés à l'article 2 (a) et (b) de la directive 1999/35/CE.

B. INFORMATIONS A NOTIFIER A L'AUTORITE COMPETENTE (en vertu de l'article 7 paragraphe 2)

- A. nom,
- B. pavillon
- C. le cas échéant numéro OMI d'identification du navire,
- D. port en lourd,
- E. date de construction du navire,
- F. pour les navires-citernes :
 - F.a. configuration : simple coque, simple coque avec SBT, double coque,
 - F.b. conditions des citernes à cargaison et à ballast : pleines, vides, inertées,
 - F.c. volume et nature de la cargaison,
- G. heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente,
- H. durée prévue de l'escale.
- I. Opérations envisagées au port de destination (chargement, déchargement, autres)
- J. Date et lieu de la dernière inspection effectuée au titre du contrôle par l'Etat du port

C. PROCEDURES RELATIVES À L'INSPECTION RENFORCÉE DE CERTAINES CATÉGORIES DE NAVIRES (visées à l'article 7 paragraphe 3)

Sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée doit porter au moins sur les points ci-après. Les inspecteurs doivent avoir conscience que les contrôles effectués à bord en cours d'exécution de certaines opérations, telles que la manutention de la cargaison, sur lesquelles ils ont une incidence directe peuvent porter atteinte à la sécurité de ces opérations.

1. TOUS NAVIRES (toutes catégories de la section A)

- Panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours
- Inspection de l'éclairage de secours
- Fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale
- Fonctionnement des pompes d'assèchement
- Fermeture des portes étanches
- Mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage
- Essai de la télécommande d'arrêt d'urgence des chaudières, de la ventilation et des pompes à combustible
- Essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire
- Inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio
- Inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.

2. NAVIRES-CITERNES POUR GAZ ET PRODUITS CHIMIQUES

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires-citernes pour gaz et produits chimiques:

- Dispositifs de contrôle et de sécurité des citernes de cargaison en ce qui concerne la température, la pression et le niveau
- Analyseurs d'oxygène et explosimètres, y compris leur calibrage. Présence de matériel de détection de produits chimiques (soufflets) comportant un nombre approprié de tubes de détection de gaz spécifiques à la cargaison transportée
- Matériel d'évacuation d'urgence des cabines assurant une protection respiratoire et oculaire adéquate pour toute personne à bord du navire (si ce matériel est requis pour les produits énumérés dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas)

- Vérification que le produit transporté est énuméré dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas
- Installations fixes de lutte contre l'incendie se trouvant sur le pont, qu'il s'agisse de mousse ou de produit chimique en poudre ou d'un autre produit selon le produit transporté.

3. VRAQUIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers:

- Corrosion éventuelle du bâti des machines de pont
- Déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écouille
- Fissuration et corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales
- Accès aux cales
- Evaluation de la sécurité de la structure sur la base des rapports des visites de la structure, des rapports d'appréciation de l'état du navire, des rapports sur les mesures d'épaisseur et du document descriptif visés par la résolution A.744(18) de l'OMI,

4. PÉTROLIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des pétroliers:

- Système fixe de production de mousse installé sur le pont
- Système de lutte contre l'incendie
- Inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements
- Contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène
- Examen de l'aspect et de la corrosion éventuelle d'au moins l'une des citernes à ballast.
- Evaluation de la sécurité de la structure sur la base des rapports des visites de la structure, des rapports d'appréciation de l'état du navire, des rapports sur les mesures d'épaisseur et du document descriptif visés par la résolution A.744(18) de l'OMI,

5. NAVIRES À PASSAGERS NON VISES PAR LA DIRECTIVE 1999/35/CE

Outre les points énumérés au titre C point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires à passagers:

- Essai du système de détection des incendies et d'alarme
- Contrôle de la fermeture des portes coupe-feu

- Essai du système de diffusion générale
- Exercice d'incendie, avec au minimum un essai de tous les équipements de lutte contre l'incendie et participation d'une partie du personnel de cuisine
- Connaissance du plan pour le contrôle des navires à passagers après avarie par les principaux membres de l'équipage.

Si cela s'avère opportun, l'inspection peut se poursuivre pendant que le navire fait route vers le port de l'État membre ou s'en éloigne, avec le consentement du capitaine ou de l'exploitant. Les inspecteurs ne font pas obstruction au fonctionnement du navire et ne provoquent pas de situation susceptible, de l'avis du capitaine, de mettre en péril la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire.

D. LIGNES DIRECTRICES OBLIGATOIRES RELATIVES AU REFUS D'ACCES DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTE (en vertu de l'article 7 bis paragraphe 2)

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 7 bis sont réunies, l'autorité compétente du port dans lequel la troisième immobilisation du navire est prononcée informe par écrit le capitaine et le propriétaire ou l'exploitant du navire de la mesure de refus d'accès prononcée à l'encontre du navire.

L'autorité compétente en informe également l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, les autres Etats membres, la Commission européenne, le Centre Administratif des Affaires Maritimes et le Secrétariat du Mémorandum de Paris.

La mesure de refus d'accès prend effet dès que le navire a été autorisé à quitter le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.

2. La mesure de refus d'accès peut être levée si le propriétaire ou l'exploitant du navire est en mesure de démontrer à la satisfaction de l'autorité compétente du port de destination que le navire peut être exploité sans danger pour la sécurité des passagers ou de l'équipage, ou sans risque pour les autres navires, ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.
3. A cette fin, le propriétaire ou l'exploitant adresse une demande formelle de lever la mesure de refus d'accès à l'Etat membre du port de destination dans la Communauté. Cette demande est accompagnée d'une attestation de l'administration de l'Etat du pavillon, ou de la société de classification agissant en son nom, que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions internationales et satisfait aux conditions mentionnées au paragraphe 2. La demande de levée du refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'une attestation de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société.
4. Lorsque la demande de levée du refus d'accès est présentée conformément au paragraphe 3, l'Etat membre du port de destination, sur la base des éléments fournis par le propriétaire ou l'exploitant du navire autorise le navire à rejoindre le port de destination indiqué, uniquement dans le but de vérifier que le navire satisfait aux conditions visées au paragraphe 2.

Dès son arrivée au port de destination, le navire est soumis à une inspection renforcée, aux frais du propriétaire ou de l'exploitant. L'inspection renforcée doit porter au moins sur les éléments pertinents contenus dans l'annexe V, point C, ainsi que sur les éléments ayant fait l'objet d'un contrôle lors de la dernière immobilisation dans un port d'un Etat membre.

L'inspection renforcée visée à l'alinéa précédent est conduite par des inspecteurs de l'Etat membre du port de destination, assistés d'inspecteurs d'un organisme agréé aux termes de la directive 94/57/CE, ne détenant aucun intérêt commercial dans le navire visité.

5. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction à l'Etat membre conformément au paragraphe 2, la mesure de refus d'accès est levée. Le propriétaire ou l'exploitant du navire en sont informés par écrit.

L'autorité compétente informe également de sa décision par écrit l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, les autres Etats membres, la Commission européenne, le Centre Administratif des Affaires Maritimes et le Secrétariat du Mémorandum de Paris.

6. Les informations relatives aux navires dont l'accès a été refusé dans les ports de la Communauté sont rendues disponibles dans le système Sirenac et publiées conformément aux dispositions de l'article 15 et de l'annexe VIII.»

ANNEXE III

L'annexe VIII est remplacée par le texte suivant :

«ANNEXE VIII

Publication d'informations relatives aux immobilisations et aux inspections dans les ports des États membres

(visées à l'article 15)

I. - Les informations publiées conformément à l'article 15, paragraphe 1, comprennent les éléments suivants:

- le nom du navire,
- le numéro OMI,
- le type du navire,
- la jauge brute,
- l'année de construction,
- le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affrèteur et le type d'affrètement (affrètement au voyage ou affrètement à temps),
- l'État du pavillon,
- la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant
- la société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
- le port et la date de la dernière inspection renforcée, et, le cas échéant l'indication qu'une immobilisation a été prononcée,
- le port et la date de la dernière visite spéciale, et l'indication de l'organisme qui a effectué la visite,
- le nombre des immobilisations au cours des 24 derniers mois,
- le pays et le port d'immobilisation,
- la date de levée de l'immobilisation,
- la durée de l'immobilisation, en jours,

- le nombre d'anomalies constatées et les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites,
- la description des mesures de suivi de l'immobilisation prises par l'autorité compétente et, le cas échéant, par la société de classification
- si le navire fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté, les raisons de ce refus, en termes clairs et explicites,
- l'indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation,
- la description des mesures prises dans le cas d'un navire autorisé à poursuivre sa route jusqu'au chantier de réparation approprié le plus proche, ou qui a fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté.

II – Les informations concernant les navires inspectés, rendues publiques conformément à l'article 15, paragraphe 2, comprennent les éléments suivants:

- le nom du navire,
- le numéro IMO,
- le type de navire,
- la jauge brute,
- l'année de construction,
- le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affréteur et le type d'affrètement (affrètement au voyage ou affrètement à temps),
- l'État du pavillon,
- la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
- la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
- le pays, le port et la date d'inspection,
- le nombre des anomalies, par catégorie d'anomalie. »

ANNEXE IV

Les annexes IX et X suivantes sont ajoutées :

«ANNEXE IX

Rapport d'inspection établi en application de l'article 8

Le rapport d'inspection comprend au moins les éléments suivants.

I- Informations générales

1. Autorité compétente ayant rédigé le rapport
2. Date et lieu de l'inspection
3. Nom du navire inspecté
4. Pavillon
5. Type de navire
6. Numéro OMI
7. Indicatif d'appel
8. Jauge brute
9. Port en lourd (le cas échéant)
10. Année de construction
11. La société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant
12. La société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon
13. Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant du navire
14. Nom et adresse de l'affrèteur, et type d'affrètement (affrètement au voyage ou affrètement à temps), pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac
15. Date finale de rédaction du rapport d'inspection

II - Informations relatives à l'inspection

1. Certificats issus en application des conventions internationales pertinentes, autorité ou organisme qui a délivré le (les) certificat(s) pertinent(s), avec l'indication des dates de délivrance et d'expiration

2. Parties ou éléments du navire ayant fait l'objet d'une inspection (dans le cas d'inspection détaillée ou renforcée)
3. Indication du type d'inspection (inspection, inspection détaillée, inspection renforcée)
4. Nature des anomalies
5. Mesures prises

III - Informations supplémentaires en cas d'immobilisation

1. Date de la décision d'immobilisation
2. Date de la levée de l'immobilisation
3. Nature des anomalies ayant justifié la décision d'immobilisation
4. Renseignements sur la dernière visite intermédiaire ou annuelle
5. Indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation,
6. Mesures prises

ANNEXE X

Données à fournir dans le cadre de la surveillance de la mise en œuvre

Les Etats membres transmettent les informations suivantes à la Commission en application de l'article 17, en utilisant les modèles de tableau ci-dessous.

1. Données à fournir annuellement

Chaque année, les Etats membres fournissent à la Commission les données suivantes, concernant l'année écoulée, pour le 1^{er} avril au plus tard.

1.1. Nombre d'inspecteurs travaillant pour leur compte dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port.

Les informations doivent être transmises à la Commission en suivant le modèle de tableau ci-après.

Port/Zone	Nombre d'inspecteurs temps plein	Nombre d'inspecteurs temps partiel ⁴²	Conversion en temps plein
<i>Port de X.....</i>			
<i>Port de Y</i>			
TOTAL			

Ces informations sont fournies au plan national et pour chacun des ports de l'Etat membre considéré. Pour les besoins de la présente annexe, il y a lieu d'entendre par port un port individuel, ainsi que la zone géographique couverte par un inspecteur, ou une équipe d'inspecteurs, comprenant le cas échéant plusieurs ports individuels. Le même inspecteur peut être amené à intervenir dans plus d'un port/zone géographique.

1.2. Nombre total de navires distincts entrés dans leurs ports au niveau national.

2. Données à fournir trimestriellement

Les Etats membres fournissent à la Commission tous les trois mois la liste détaillée des mouvements de navires distincts entrés dans leurs ports, selon le modèle figurant ci-dessous.

Port de X								
Date d'arrivée	N° OMI	Nom	Pavillon	Type	TJB	Année de construction	Société de classification	Date de départ
.././2...								.././2...
.././2...								.././2...

⁴² Lorsque les inspections effectuées par les inspecteurs dans le cadre du contrôle par l'Etat du port ne constituent qu'une partie de la charge de travail de ces inspecteurs, le nombre total d'inspecteurs doit être ramené à un nombre d'inspecteurs exerçant des fonctions à temps plein.

PROPOSITION LÉGISLATIVE II

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et normes communes
concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires
et les activités pertinentes des administrations maritimes**

EXPOSÉ DES MOTIFS

Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la directive 94/57/CE du Conseil se divisent en deux catégories: la révision du régime d'agrément communautaire des sociétés de classification, notamment en matière de contrôle et de sanctions, et le renforcement des exigences à respecter par les organismes agréés.

1. LA REVISION DU REGIME D'AGREMENT COMMUNAUTAIRE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION

Les modifications apportées à la directive 94/57/CE réorganiseront radicalement le système actuel d'agrément communautaire des sociétés de classification habilitées à agir pour le compte des États membres.

1.1. L'octroi de l'agrément

Le système proposé prévoit que la Commission inspecte l'organisme préalablement à l'octroi de l'agrément sur la base de la comitologie. L'obligation d'évaluer la qualité des prestations de l'organisme en matière de sécurité et de prévention de la pollution est érigée en condition *sine qua non* pour l'octroi de l'agrément. Cette procédure s'appliquera indifféremment à tous les organismes, les "grands" comme les "petits" (qui ne répondent pas aux critères quantitatifs figurant dans l'annexe de la directive).

Cette nouvelle procédure permettra de déterminer selon une procédure centralisée et harmonisée si les organismes qui demandent l'agrément respectent les dispositions de la directive et possèdent de bonnes références en matière de sécurité et de prévention de la pollution – mesurées en fonction de l'ensemble des navires inscrits dans leurs registres de classification, quel que soit leur pavillon. Elle s'appliquera aux nouvelles demandes d'agrément, notamment dans la perspective de l'élargissement de l'Union européenne.

1.2. La suspension de l'agrément

En plus de l'autorité dont disposent les États membres pour suspendre l'agrément d'un organisme agissant pour leur compte, une autorité analogue est instituée à l'échelon communautaire. À cet effet, il est proposé d'instaurer un nouveau système permettant à la Commission, sur la base de la comitologie, de suspendre l'agrément d'un organisme pour une durée limitée. Cette suspension s'applique dans l'hypothèse où un organisme dont les performances régressent en matière de sécurité et de prévention de la pollution ne prend pas les mesures correctives nécessaires que réclame la Commission.

1.3. Le retrait de l'agrément

Le système proposé confère à la Commission le pouvoir de statuer sur le retrait de l'agrément sur la base de la comitologie. Cette décision peut intervenir en cas de non-respect des dispositions de la directive et de performances insuffisantes en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

1.4. Conséquence positive des modifications proposées: la simplification et le renforcement de la procédure de surveillance des organismes agréés

Le système d'inspection des organismes agréés, conformément à la directive 94/57/CE du Conseil, oblige tous les États membres à contrôler tous les organismes qu'ils habilitent à agir en leur nom. Cette mesure a pour objet de vérifier que ces organismes (i) exécutent efficacement les tâches qui leur sont déléguées et (ii) satisfont aux critères énoncés dans l'annexe de la directive. Si le premier volet de ce contrôle doit demeurer de la compétence de chaque État membre, le second peut, en revanche, être assuré plus efficacement de manière harmonisée et centralisée. Il est dès lors proposé que l'inspection des organismes agréés pour vérifier la conformité à la directive soit effectuée conjointement par la Commission et l'État membre qui propose l'agrément. Ce nouveau système d'inspections soulagera d'un lourd fardeau les États membres, qui sont actuellement obligés d'inspecter tous les organismes agissant pour leur compte et de rédiger et de communiquer les rapports relatifs à ces inspections.

Les États membres conserveront un droit de regard important sur l'organisme agréé. Les modifications proposées associent dans une large mesure le comité institué par la directive aux décisions relatives à l'agrément des organismes et aux sanctions éventuelles à l'encontre de ceux qui ne respectent pas les dispositions obligatoires.

La surveillance constante des organismes agréés, par l'évaluation de leurs performances en matière de sécurité et de prévention de la pollution et par les inspections effectuées de manière centralisée et harmonisée, permettra de superviser plus efficacement les sociétés de classification agréées. Les performances de ces organismes étant évaluées au regard de la totalité de la flotte inscrite dans leurs registres de classification, quel que soit le pavillon des navires, il sera possible de suivre et, au besoin, de sanctionner les écarts inacceptables dans les prestations des organismes agréés lorsqu'ils agissent pour le compte de pavillons différents.

Il est proposé d'éliminer du nouveau texte de la directive toute répétition inutile des dispositions qui figurent déjà dans la directive «contrôle par l'État du port» en ce qui concerne les obligations de notification qui incombent aux États membres. Il a toutefois été jugé important de maintenir l'obligation, pour les États membres, de signaler toutes les négligences commises par les organismes agréés qui auraient été constatées au cours des inspections de contrôle par l'État du port.

1.5. La responsabilité des sociétés de classification

L'établissement de la relation de travail entre les États membres et les organismes habilités à agir en leur nom et, plus précisément, la limitation de la responsabilité financière des sociétés de classification en cas de faute légère sont les principaux obstacles qui ont retardé la mise en œuvre adéquate de la directive. Il apparaît nécessaire à présent d'harmoniser cet aspect à l'échelon communautaire en arrêtant des dispositions communes applicables à l'ensemble des États membres. Le texte proposé est conforme aux modalités déjà acceptées par la majorité des États membres et pouvant également être acceptées par les organismes agréés. Le texte proposé établit, en ce qui concerne la limitation de la responsabilité financière des sociétés de classification, les principes suivants:

- pour un acte ou une omission volontaire ou une négligence grave: responsabilité illimitée;
- en cas de dommages corporels ou de décès résultant d'un acte ou d'une omission par négligence ou imprudence de l'organisme agréé: 5 millions €;
- en cas de préjudice ou de dommage matériel résultant d'un acte ou d'une omission par négligence ou imprudence de l'organisme agréé: 2,5 millions €;

2. LE RENFORCEMENT DES EXIGENCES A RESPECTER PAR LES ORGANISMES AGREES

Les sociétés de classification qui sont membres de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS) ont adopté et mis en œuvre un accord sur le transfert de classe, dit «accord TOC» (*Transfer of Class*), qui vise à proscrire la pratique inadmissible qui consiste à modifier le classement des navires pour éviter d'effectuer les réparations nécessaires («class hopping»). Il apparaît nécessaire de rendre les principales dispositions de cet accord obligatoires à l'échelon communautaire, c'est-à-dire pour l'ensemble des organismes agréés sur la base de la directive, qu'ils soient membres de l'IACS ou non. Les dispositions de l'accord TOC qu'il importe de transposer dans la directive sont celles qui prévoient que les certificats d'un navire qui change de classement ne peuvent être délivrés par l'organisme cessionnaire que lorsque les mesures adéquates ont été prises pour remédier à tous les retards dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations, des conditions de classe, des conditions d'exploitation ou des restrictions d'exploitation établies à l'encontre du navire par la société de classification cédante. Pour garantir que l'organisme cessionnaire dispose d'une image complète de l'état du navire, l'organisme cédant doit communiquer l'ensemble du dossier du navire à l'organisme cessionnaire au moment du transfert de classe.

De plus, par souci de transparence, les organismes agréés doivent communiquer davantage d'informations sur la flotte inscrite dans leurs registres, ainsi que sur les modifications, suspensions et retraits de classement. En vue d'accentuer la pression sur les navires inférieurs aux normes, les organismes agréés sont tenus de communiquer aux autorités de contrôle par l'État du port tout retard dans l'exécution des visites ou dans la mise en œuvre des recommandations, conditions de classe, conditions d'exploitation ou restrictions d'exploitation établies à l'encontre d'un navire.

Pour répondre à l'inquiétude générale devant le manque de contrôle des sociétés de classification à l'égard de leurs services régionaux, les modifications proposées imposent aux organismes agréés l'obligation de définir, entre leurs services centraux et régionaux, des principes clairs et directs en matière de responsabilité et de contrôle et de prévoir la possibilité de visiter leurs succursales régionales à l'occasion des inspections périodiques auxquelles les organismes doivent se soumettre.

La proposition impose aux organismes agréés de se fixer des objectifs et des méthodes pour mesurer leurs propres performances en matière de sécurité et de prévention de la pollution. Ces organismes sont également tenus de mettre en place un système interne pour mesurer la qualité de leurs services, tant en ce qui concerne les tâches réglementaires qu'ils effectuent au nom de l'administration du pavillon qu'en ce qui concerne leurs autres activités (certificats de classification).

Enfin, il est proposé que les organismes agréés ne puissent plus faire appel à des inspecteurs non exclusifs pour exécuter les tâches réglementaires. Les inspecteurs exclusifs ne seront habilités à intervenir qu'à bord des types de navires dont ils possèdent une connaissance approfondie.

Les nouvelles exigences visent à affiner les méthodes de travail des sociétés de classification de manière à améliorer la qualité de leurs prestations et, partant, la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine en général. La Commission et les États membres s'assureront, dans le cadre des inspections à effectuer auprès des organismes agréés conformément à la directive, de la mise en œuvre adéquate de ces dispositions plus strictes.

Avant de conclure, il importe de signaler que, dans les modifications apportées à la directive 94/57/CE, notamment les dispositions qui prévoient que les États membres sont tenus d'appliquer les conventions internationales auxquelles elles sont parties contractantes, la Commission a défini de manière plus précise la teneur de l'acquis communautaire à respecter par les États membres dans le domaine de la sécurité maritime. Cet aspect revêt une importance particulière compte tenu du prochain élargissement de la Communauté, qui devrait concerner notamment Malte et Chypre, dont les flottes respectives se classent au quatrième et au sixième rang mondial par ordre d'importance.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes

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

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

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

vu la proposition de la Commission⁴³,

vu l'avis du Comité économique et social⁴⁴,

vu l'avis du Comité des régions⁴⁵,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité⁴⁶,

considérant ce qui suit:

- (1) La sécurité maritime et la prévention de la pollution marine peuvent être améliorées si les États de pavillon mettent en œuvre de manière adéquate et obligatoire les conventions actuellement en vigueur en la matière à l'échelon international.
- (2) La directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes⁴⁷, modifiée par la directive 97/58/CE de la Commission⁴⁸, a mis en place un régime d'agrément communautaire des organismes techniques qui, en vertu des conventions internationales, peuvent être habilités, à des degrés divers, à inspecter les navires et à délivrer les certificats de sécurité nécessaires au nom des États membres.
- (3) Dans la pratique, la mise en œuvre de cette directive a révélé que quelques aménagements apportés à l'agrément communautaire des organismes techniques auraient permis de renforcer sensiblement ce système tout en simplifiant les obligations imposées aux États membres en matière de surveillance et de notification.

⁴³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴⁴ JO C , , p. .

⁴⁵ JO C , , p. .

⁴⁶ JO C , , p. .

⁴⁷ JO L 319 du 12.12.1994, p.20.

⁴⁸ JO L 274 du 07.10.1997, p. 8.

- (4) Depuis l'adoption de la directive 94/57/CE, la législation communautaire et internationale dans ce domaine a évolué sur certains points, rendant nécessaire un réaménagement de ladite directive.
- (5) Il s'impose notamment d'appliquer, aux fins de la directive 94/57/CE, les changements intervenus dans les conventions internationales et dans les protocoles et les codes connexes de caractère contraignant, visés à l'article 2, point d), de la directive 94/57/CE, qui sont entrés en vigueur après l'adoption de la directive, ainsi que les résolutions applicables de l'Organisation maritime internationale (OMI).
- (6) Afin de favoriser une mise en œuvre efficace des obligations incombant aux États du pavillon en vertu des conventions internationales, l'assemblée de l'OMI a adopté, lors de sa vingtième session, la résolution A.847 (20) concernant les directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI.
- (7) L'OMI a adopté le code international de gestion de la sécurité (code ISM) par la résolution de l'Assemblée A.741 (18) du 4 novembre 1993, qui a été rendu obligatoire par le nouveau chapitre IX de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.
- (8) Pour assurer une mise en œuvre uniforme du code ISM, l'OMI a adopté, par sa résolution A.788 (19) du 23 novembre 1995, des directives sur l'application du code ISM par les Administrations.
- (9) Pour harmoniser les visites et inspections réglementaires à effectuer par les administrations du pavillon conformément aux conventions internationales, l'OMI a adopté, le 4 novembre 1993, la résolution A.746 (18) concernant les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats.
- (10) La qualité des performances en matière de sécurité et de prévention de la pollution – mesurée en fonction de l'ensemble des navires inscrits dans le registre de classification de l'organisme, quel que soit leur pavillon - doit devenir une condition essentielle pour obtenir un premier agrément et le conserver.
- (11) Pour l'octroi d'un premier agrément aux organismes techniques désireux d'être habilités à agir au nom des États membres, la conformité aux dispositions de la directive 94/57/CE peut être évaluée plus efficacement de manière harmonisée et centralisée par la Commission européenne.
- (12) De même, la surveillance permanente ex post des organismes agréés, pour évaluer leur conformité aux dispositions de la directive 94/57/CE, peut, elle aussi, être assurée plus efficacement de manière harmonisée et centralisée. Par conséquent, il convient de confier cette tâche à la Commission, en association avec l'État membre qui propose l'agrément, au nom de l'ensemble de la Communauté.
- (13) Outre l'autorité dont disposent les États membres pour suspendre l'agrément d'un organisme agissant pour leur compte, une autorité analogue doit être instaurée à l'échelon communautaire, de manière à autoriser la Commission, sur la base de la comitologie, à suspendre l'agrément d'un organisme pour une durée limitée dans l'hypothèse où les performances de l'organisme en matière de sécurité et de prévention de la pollution régresseraient et où il omettrait de prendre les mesures correctives demandées.

- (14) La décision de retirer l'agrément d'un organisme qui ne respecte pas les dispositions de la directive ou dont les performances en matière de sécurité et de prévention de la pollution deviennent insuffisantes doit être prise à l'échelon communautaire, c'est-à-dire par la Commission, sur la base de la comitologie.
- (15) Dès lors que la directive 94/57/CE garantit la libre prestation de services dans l'Union, la Communauté devrait négocier, avec les pays tiers dans lesquels une partie des organismes agréés sont implantés, l'égalité de traitement en faveur des organismes agréés établis dans la Communauté.
- (16) La limitation de la responsabilité financière des organismes agissant au nom des États membres a constitué un obstacle important à la mise en œuvre adéquate de la directive 94/57/CE. Son harmonisation à l'échelon communautaire contribuera à résoudre ce problème.
- (17) Il convient de modifier et d'adapter les dispositions de la directive 94/57/CE relatives à la comitologie, compte tenu de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁴⁹.
- (18) La transparence et l'échange d'informations entre parties intéressées étant un outil fondamental pour éviter les accidents en mer, les organismes agréés fournissent aux autorités de contrôle par l'État du port toutes les informations nécessaires concernant les conditions applicables aux navires figurant dans leur classification.
- (19) Dans le but d'empêcher les navires de changer de classe pour se soustraire aux réparations nécessaires, les organismes agréés s'échangent toutes les informations utiles concernant les conditions établies pour les navires qui changent de classe.
- (20) Les critères qualitatifs à respecter par les organismes techniques pour obtenir l'agrément communautaire et pour conserver cet agrément doivent comprendre des dispositions garantissant que seuls les inspecteurs exclusifs peuvent exécuter les tâches réglementaires pour lesquelles l'organisme est habilité. L'organisme doit encadrer strictement l'ensemble de son personnel et de ses services, y compris ses ramifications régionales, et doit fixer ses propres objectifs et indicateurs de performances en matière de sécurité et de prévention de la pollution. L'organisme doit mettre en place un système pour mesurer la qualité de ses services. Il convient de modifier la directive 94/57/CE en conséquence.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 94/57/CE est modifiée comme suit:

1. L'article 2 est modifié comme suit:

- a) au point b), les mots «y compris tout navire inscrit dans le registre Euros une fois que ce registre aura été approuvé par le Conseil» sont supprimés;

⁴⁹ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- b) au point d), les mots «en vigueur à la date d'adoption de la présente directive» sont remplacés par «en vigueur le 1^{er} juillet 2000».

2. L'article 3, paragraphe 1, est modifié comme suit:

La phrase suivante est insérée à la suite du paragraphe: “Les États membres agissent en conformité avec les dispositions de l'annexe et de l'appendice de la résolution A.847 (20) de l'OMI intitulée «Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI»”.

3. L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

- “1. Les États membres peuvent soumettre à la Commission une demande d'agrément au profit d'organismes qui répondent aux critères énoncés dans l'annexe et dans l'article 14, paragraphes 2, 4 et 5. Les États membres soumettent à la Commission des informations complètes concernant la conformité à ces exigences, ainsi que des preuves qui en attestent. La Commission procède à l'inspection des organismes faisant l'objet d'une demande d'agrément afin de vérifier s'ils satisfont aux exigences précitées. Toute décision relative à l'agrément tient compte des fiches de performance l'organisme en matière de sécurité et de prévention de la pollution, visées à l'article 9. L'agrément est octroyé par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 7.
2. Les États membres peuvent soumettre à la Commission une demande d'agrément limité, d'une durée de trois ans, pour les organismes qui répondent à tous les critères de l'annexe autres que les critères énoncés aux points 2 et 3 de la section «Dispositions générales» de ladite annexe. La procédure appliquée est la même que celle du paragraphe 1, à cela près que les critères de l'annexe dont il appartient à la Commission d'évaluer le respect au cours de son inspection sont tous les critères autres que les critères énoncés aux paragraphes 2 et 3 de la section «Dispositions générales». Les effets de cet agrément sont limités aux États membres qui ont présenté une demande d'agrément de ce type.
3. Tous les organismes auxquels l'agrément est octroyé sont étroitement surveillés par le comité institué conformément à l'article 7, en vue notamment de la décision à prendre quant à la prorogation de l'agrément limité visé au paragraphe 2. Toute décision quant à la prorogation de cet agrément ne tient pas compte des critères énoncés aux paragraphes 2 et 3 de la section «Dispositions générales» de l'annexe, mais tient compte des fiches de performance de l'organisme en matière de sécurité et de prévention de la pollution, visées à l'article 9. La décision relative à la prorogation de l'agrément limité précise les conditions auxquelles cette prorogation est subordonnée, en ce qui concerne notamment la limitation des effets de l'agrément au sens du paragraphe 2.
4. La Commission établit et met à jour la liste des organismes agréés conformément aux paragraphes 1, 2 et 3. La liste est publiée au Journal officiel des Communautés européennes.

5. Les organismes qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente directive, sont déjà agréés sur le fondement de la directive 94/57/CE du Conseil conservent leur agrément. Leur conformité aux nouvelles dispositions prévues par la présente directive est évaluée lors des premières inspections visées à l'article 11.”
4. L'article 5 est modifié comme suit:
- a) Au paragraphe 1, la référence à l'«article 3 paragraphe 2 point i)» est remplacée par «article 3 paragraphe 2» et les mots «situé dans la Communauté» sont supprimés.
 - b) Le paragraphe 2 est supprimé.
 - c) Le paragraphe 3 devient le paragraphe 2, les mots «agréée, sur la base de la réciprocité, les organismes» est remplacé par «accorde la réciprocité de traitement aux organismes» et la phrase suivante est ajoutée à la fin du paragraphe: «De plus, la Communauté européenne peut exiger que l'État tiers dans lequel est situé un organisme agréé accorde la réciprocité de traitement aux organismes agréés situés dans la Communauté».
5. L'article 6 est modifié comme suit:
- a) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

“ La relation de travail est régie par un accord officiel, écrit et non discriminatoire, ou par des dispositions légales équivalentes, définissant les tâches et les fonctions précises assurées par les organismes et comprenant au minimum les éléments suivants:

 - les dispositions figurant dans l'appendice II de la résolution A.739 (18) de l'OMI concernant les directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, ainsi qu'il est prévu dans l'annexe, les appendices et tous les éléments de la circulaire MSC/Circ.710/MEPC/Circ.307 intitulée «Accord type pour l'habilitation des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration».”
 - “- les dispositions suivantes concernant la limitation de la responsabilité financière:
 - (i) si l'administration est déclarée responsable d'un incident de manière ferme et définitive par une cour ou un tribunal dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel, d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, dans le cadre de cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission volontaire ou d'une négligence grave de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou quiconque agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ledit préjudice, dommage ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé;
 - (ii) si l'administration est déclarée responsable d'un incident de manière ferme et définitive par une cour ou un tribunal dans le cas d'un dommage

corporel ou d'un décès dont il est prouvé, dans le cadre de cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou de quiconque agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ledit dommage ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé, sans pouvoir excéder toutefois la somme de 5 millions d'euros;

- (iii) si l'administration est déclarée responsable d'un incident de manière ferme et définitive par une cour ou un tribunal dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel dont il est prouvé, dans le cadre de cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou de quiconque agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ledit préjudice ou dommage est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé, sans pouvoir excéder toutefois la somme de 2,5 millions d'euros;
- (iv) la responsabilité d'aucune des deux parties n'est engagée vis-à-vis de l'autre partie dans le cas de préjudices ou de dommages spéciaux, indirects ou de nature secondaire résultant de services assurés en exécution de l'accord, y compris, sans que cette liste soit limitative, les manques à gagner, les manques à produire, les pertes de contrats, les pertes de jouissance, les interruptions d'activité ou tout autre préjudice spécial, indirect ou de nature secondaire subi ou encouru par n'importe quelle partie, quelle qu'en soit la cause;
- (v) sans préjudice de ce qui précède, pour toute réclamation motivée par l'exécution ou le défaut d'exécution, par l'organisme agréé, des prestations prévues par le présent accord, il est loisible à l'organisme agréé, à ses responsables, à son personnel, à ses agents ou à quiconque agissant au nom de l'organisme agréé de soulever les mêmes exceptions (y compris, mais pas uniquement, toute immunité ou limitation de responsabilité) que celles dont pourrait bénéficier le personnel même de l'administration s'il avait lui-même exécuté les tâches;"
- “la possibilité d'un audit périodique, par l'administration ou par une instance extérieure impartiale désignée par l'administration, des tâches que les organismes exécutent en son nom, au sens de l'article 11, paragraphe 1;
- “la possibilité de soumettre les navires à des inspections aléatoires et approfondies”;
- “la possibilité d'un audit périodique, par l'administration ou par une instance extérieure impartiale désignée par l'administration, des tâches que les organismes exécutent en son nom, au sens de l'article 11, paragraphe 1;

- “la notification d'informations essentielles concernant la flotte des navires inscrits dans son registre de classification, les modifications, suspensions et retraits de classe, quel que soit le pavillon des navires, au sens de l'article 14, paragraphe 3”.

b) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

- “4. Chaque État membre fournit à la Commission et aux autres États membres des informations précises concernant la relation de travail établie conformément aux dispositions du présent article.»

6. L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

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

Lorsqu'il est fait référence au présent article, la procédure de réglementation définie à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, conformément à son article 7, paragraphe 3, et à son article 8.

Le délai prévu à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est de trois mois.

Ce comité se réunit au moins une fois par an à l'invitation de la Commission et chaque fois, si nécessaire, lorsqu'un État membre suspend l'autorisation accordée à un organisme ou lorsque la Commission suspend l'agrément conformément à l'article 10. Le comité fixe son règlement intérieur.»

7. L'article 8, paragraphe 1, premier tiret, est remplacé par le texte suivant:

- “- d'appliquer, aux fins de la présente directive, des modifications ultérieures apportées aux conventions internationales, aux protocoles, aux codes et aux résolutions y afférents, mentionnés à l'article 2, point d), et à l'article 6, paragraphe 2, et qui sont entrés en vigueur,»

8. L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

- “1. L'agrément est retiré aux organismes visés à l'article 4 qui ne satisfont plus aux critères énoncés dans l'annexe ou qui ne présentent pas les performances requises en matière de sécurité et de prévention de la pollution visées au paragraphe 2. Le retrait de l'agrément est prononcé par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 7, après avoir donné à l'organisme concerné la possibilité de présenter ses observations.
- 2. En préparant des projets de décisions concernant les questions visées au paragraphe 1, la Commission tient compte du résultat des inspections des organismes agréés visés à l'article 11, ainsi que des fiches de performance des organismes en matière de sécurité et de prévention de la pollution, mesurées pour l'ensemble des navires inscrits dans leur classification, quel que soit leur pavillon. Les fiches de performance des organismes en matière de sécurité et de prévention de la pollution sont établies sur la base des statistiques produites dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port et/ou d'autres programmes. D'autres éléments d'appréciation peuvent

résider dans l'analyse des accidents dans lesquels sont impliqués des navires inscrits dans la classification des organismes agréés. Les rapports produits par les États membres sur la base de l'article 12 sont également pris en compte pour évaluer les performances des organismes en matière de sécurité et de prévention de la pollution. Le comité institué en vertu de l'article 7 détermine les critères à respecter pour décider, sur la base des informations visées dans le présent paragraphe, à quel moment les performances d'un organisme agissant au nom d'un État du pavillon peuvent être considérées comme une menace inacceptable pour la sécurité et l'environnement. Des projets de décisions concernant les questions visées au paragraphe 1 sont également soumis au comité par la Commission de sa propre initiative ou sur demande d'un État membre.»

9. L'article 10 est modifié comme suit:

a) Les deux premières phrases deviennent le paragraphe 1 et sont remplacées par le texte suivant:

“1. Nonobstant les critères figurant en annexe, un État membre qui estime qu'un organisme agréé ne peut plus être habilité à accomplir, en son nom, les tâches visées à l'article 3 peut suspendre l'autorisation selon les modalités suivantes:»

b) Les paragraphes suivants sont ajoutés:

“2. Lorsque la Commission estime que la qualité des performances d'un organisme agréé en matière de sécurité et de prévention de la pollution régresse, sans toutefois justifier le retrait de son agrément sur la base des critères visés à l'article 9, paragraphe 2, il peut décider d'informer l'organisme agréé en conséquence et l'obliger à prendre les mesures qui s'imposent pour améliorer ses états de services en matière de sécurité et de prévention de la pollution. Si l'organisme agréé ne fournit pas de réponse satisfaisante à la Commission ou si cette dernière considère que les mesures prises par l'organisme agréé n'ont pas amélioré la qualité des performances de l'organisme en matière de sécurité et de prévention de la pollution, la Commission peut décider de suspendre l'agrément de l'organisme pour une durée d'un an conformément à la procédure visée à l'article 7, après avoir donné à l'organisme la possibilité de présenter ses observations. Durant cette période, l'organisme agréé n'est pas autorisé à délivrer ou à renouveler les certificats des navires battant le pavillon des États membres tant que les certificats qu'il a délivrés ou renouvelés précédemment sont en cours de validité.

3. La procédure visée au paragraphe 2 s'applique également dans l'hypothèse où la Commission détient la preuve qu'un organisme agréé n'a pas respecté les dispositions de l'article 14, paragraphes 3, 4 ou 5.

4. Un an après l'adoption de la décision de la Commission de suspendre l'agrément d'un organisme, la Commission évalue si les carences visées aux paragraphes 2 et 3, qui ont donné lieu à la suspension, ont été éliminées. Si ces carences subsistent, l'agrément est retiré conformément à la procédure visée à l'article 7.»

10. L'article 11 est modifié comme suit:

- a) Au paragraphe 1, le texte suivant est supprimé: “et qu'ils satisfont aux critères énoncés en annexe. Pour cela, il peut soit faire surveiller directement les organismes agréés par son administration compétente soit, lorsque les organismes sont situés dans un autre État membre, laisser l'administration de cet autre État membre exercer ce contrôle.»
- b) Au paragraphe 2, les mots «Chaque État membre assure cette surveillance sur une base bisannuelle» sont remplacés par «Chaque État membre assure cette surveillance au minimum sur une base bisannuelle».
- c) Les paragraphes 3 et 4 sont supprimés.
- d) Un nouveau paragraphe 3, rédigé comme suit, est inséré:

“3. Tous les organismes agréés sont inspectés par la Commission, en association avec l'État membre qui a soumis la demande d'agrément en question, sur une base régulière et au minimum tous les trois ans, pour vérifier s'ils satisfont aux critères énoncés en annexe. En sélectionnant les organismes à inspecter, la Commission est particulièrement attentive aux fiches de performance de l'organisme en matière de sécurité et de prévention de la pollution, aux fiches d'accidents et aux rapports produits par les États membres conformément à l'article 12. L'inspection peut comprendre une visite aux succursales régionales de l'organisme, ainsi qu'une inspection aléatoire et approfondie des navires. La Commission communique aux États membres un rapport sur les résultats de l'inspection.»

11. L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Dans l'exercice de leurs droits et obligations d'inspection en qualité d'État du port, les États membres informent la Commission et les autres États membres lorsqu'ils découvrent que des certificats valides ont été délivrés, par des organismes agissant pour le compte d'un État du pavillon, à un navire qui ne satisfait pas aux prescriptions pertinentes des conventions internationales ou lorsqu'ils constatent une insuffisance présentée par un navire porteur d'un certificat de classification en cours de validité et concernant des éléments couverts par ce certificat. Seuls les cas de navires qui constituent une menace grave pour la sécurité et l'environnement ou qui témoignent d'un comportement particulièrement négligent de la part des organismes sont soumis à l'obligation d'information visée par le présent article.»

12. L'article 13 est supprimé.

13. Les articles 14, 15, 16 et 17 deviennent respectivement les articles 13, 14, 15 et 16.

14. L'article 14, paragraphes 3 et 4, est remplacé par le texte suivant:

- “3. Les organismes agréés fournissent à l'administration et à la Commission toute information pertinente concernant la flotte inscrite dans leurs registres, les changements, suspensions ou retraits de classe, quel que soit leur pavillon. Les informations relatives aux changements, suspensions et retraits de classe, y compris les informations concernant tous les retards

dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations, des conditions de classe, des conditions d'exploitation ou des restrictions d'exploitation établies à l'encontre des navires inscrits dans leurs registres - quel que soit leur pavillon - sont également communiquées au système d'information Sirenac pour les inspections relevant du contrôle par l'État du port.»

“4. Les organismes agréés ne délivrent pas de certificat pour un navire, quel que soit son pavillon, qui a été déclassé ou qui a changé de classe pour des motifs de sécurité, sans informer au préalable l'administration compétente de l'État du pavillon afin de déterminer si une inspection complète est nécessaire.»

c) Le paragraphe 5 ci-après est ajouté:

“5. En cas de transfert de classement d'un organisme agréé vers un autre, l'organisme cédant informe l'organisme cessionnaire de tous les retards dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations, des conditions de classe, des conditions d'exploitation ou des restrictions d'exploitation établies à l'encontre du navire. Lors du transfert, l'organisme cédant communique le dossier complet du navire à l'organisme cessionnaire. Les certificats du navire ne peuvent être délivrés par l'organisme cessionnaire qu'après que toutes les visites en retard ont été dûment effectuées et que les recommandations et les conditions de classe inobservées précédemment établies à l'encontre du navire ont été respectées conformément aux spécifications de la société de classification cédante. Avant la délivrance des certificats, l'organisme cessionnaire doit aviser l'organisme cédant de la date de délivrance des certificats et confirmer la date, le lieu et les mesures prises pour remédier à tous les retards dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations et des conditions de classe. Les organismes agréés coopèrent pour mettre en œuvre adéquatement les dispositions du présent paragraphe.»

15. L'article 15, paragraphe 3, est remplacé par le texte suivant:

“3. Les États membres communiquent immédiatement à la Commission et aux autres États membres le texte de toutes les dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

16. L'annexe de la directive est modifiée comme suit:

- a) Le mot «devrait» est remplacé par le mot «doit» au paragraphe 2 de la section «A. Dispositions générales».
- b) Le mot «faudrait» est remplacé par le mot «faut» au paragraphe 3 de la section «A. Dispositions générales».
- c) Le mot «devrait» est remplacé par le mot «doit» au paragraphe 4 de la section «A. Dispositions générales».
- d) Le mot «devrait» est remplacé par le mot «doit» au paragraphe 5 de la section «A. Dispositions générales». Les mots suivants sont ajoutés à la suite du

paragraphe 5 de la section «A. Dispositions générales»: «ou conservé dans une base de données électronique accessible aux parties intéressées».

- e) Les mots «devrait» et «devraient» sont remplacés respectivement par les mots «doit» dans la première phrase et «doivent» dans la seconde phrase du paragraphe 6 de la section «A. Dispositions générales».
- f) Le mot «agit» est remplacé par les mots «doit agir» au paragraphe 7 de la section «A. Dispositions générales».
- g) Les mots suivants sont ajoutés à la suite du paragraphe 4 de la section «B. Dispositions particulières»: «et à la Commission».
- h) Les mots suivants sont ajoutés à la suite du paragraphe 5 de la section «B. Dispositions particulières»: «La politique de l'organisme doit se fonder sur des objectifs et des indicateurs de performance en matière de sécurité et de prévention de la pollution».
- i) Les mots suivants sont ajoutés à la suite du paragraphe 6, point b) de la section «B. Dispositions particulières»: «un système intérieur étant mis en place pour mesurer la qualité du service par rapport à ces règles et règlements».
- j) Les mots suivants sont ajoutés à la suite du paragraphe 6, point c) de la section «B. Dispositions particulières»: «un système intérieur étant mis en place pour mesurer la qualité du service par rapport au respect des conventions internationales».
- k) Le paragraphe 6, point g), de la section «B. Dispositions particulières» est remplacé par le texte suivant:
 - «g) les normes des travaux réglementaires pour lesquels l'organisme est habilité ne sont appliquées que par ses inspecteurs exclusifs ou par des inspecteurs exclusifs d'autres organismes agréés; dans tous les cas, les inspecteurs exclusifs doivent posséder des connaissances approfondies du type de navire sur lequel ils effectuent les travaux réglementaires et des normes applicables en la matière;».
- l) Le mot «and» est supprimé à la fin du paragraphe 6, point i), du texte anglais de la section «B. Specific».
- m) Le paragraphe 6, point j), de la section «B. Dispositions particulières» est remplacé par le texte suivant:
 - «j) il existe un système général de vérifications internes, planifié et documenté, des activités liées à la qualité, où qu'elles aient été exercées.»
- n) Les deux paragraphes suivants sont ajoutés à la suite du paragraphe 6 de la section «B. Dispositions particulières»:
 - «k) les inspections et visites réglementaires requises par le système harmonisé de visites et de délivrance des certificats auxquelles l'organisme est habilité à procéder sont effectuées conformément aux modalités prévues dans l'annexe et dans l'appendice de la résolution

A.746 (18) de l'OMI concernant les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats;

- l) des modalités claires et directes en matière de responsabilité et de contrôle sont définies entre les services centraux et régionaux de la société.»
- o) Le paragraphe 7, point b), de la section «B. Dispositions particulières» est remplacé par le texte suivant:
 - «b) effectuer toutes les inspections et visites requises par les conventions internationales en vue de la délivrance des certificats, y compris les possibilités d'évaluation - par le recours à des professionnels qualifiés et conformément aux dispositions énoncées dans l'annexe de la résolution de A.788 (19) de l'OMI intitulée "Directives sur l'application du Code international de gestion (Code ISM) par les Administrations" – de la mise en œuvre et du maintien du système de gestion de la sécurité tant à terre qu'à bord des navires aux fins de certification.»
- p) Le mot «should» est remplacé par le mot «must» dans le texte anglais du paragraphe 9 de la section «B. Specific».

Article 2

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 la date de son adoption. 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.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

PROPOSITION LÉGISLATIVE III

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. Situation et problèmes actuels:

Comme l'a montré récemment la défaillance de la structure de l'ERIKA au large des côtes françaises, les principales conséquences des déversements accidentels d'hydrocarbures par des pétroliers demeurent un grave sujet préoccupation pour la Commission européenne.

À la suite des accidents de pollution avec les pétroliers "Aegean Sea" au large de la Corogne en décembre 1992 et le "Braer" au large des îles Shetland en janvier 1993, la Commission a publié sa communication "Pour une politique commune de la sécurité maritime"⁵⁰. Cette communication faisait le point de la situation en ce qui concerne la sécurité maritime et la prévention de la pollution du milieu marin. Elle mettait l'accent notamment 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) visant à réduire la différence de sécurité entre les navires neufs et les navires existants en transformant ou en retirant progressivement les navires existants, construits selon des normes antérieures, après une période de service raisonnable. Cette demande soulignait la nécessité de prêter une attention particulière aux pétroliers non conformes aux prescriptions internationales en matière de citernes à ballast séparé et leur localisation défensive établies 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).

Une première décision régionale concernant le retrait progressif des pétroliers à simple coque a été prise en 1990 aux États-Unis par la promulgation de l'*Oil Pollution Act* (loi sur la pollution pétrolière, OPA 90), qui contient des prescriptions en matière de double coque pour les navires-citernes neufs et existants. L'application des dispositions de l'OPA 90 en matière de double coque aux navires-citernes existants dépend de l'âge, du tonnage brut et de la configuration de la coque du navire. On distingue deux grandes catégories.

La première catégorie comprend les pétroliers qui, en vertu de l'OPA 90, ne seront plus autorisés à naviguer dans les eaux américaines après le 1^{er} janvier 2010, à moins qu'ils se conforment aux prescriptions en matière de double coque. Il s'agit de tous les pétroliers à simple coque existants de plus de 5 000 TJB sans double fond ou double muraille. De 2005 à 2010, ces pétroliers à simple coque ne seront plus autorisés dans les eaux américaines lorsqu'ils atteignent l'âge de 25 ans, ou 23 ans pour les pétroliers de plus de 30 000 TJB, à moins qu'ils se conforment aux prescriptions en matière de double coque.

La deuxième catégorie comprend les pétroliers qui, en vertu de l'OPA 90, ne seront plus autorisés à naviguer dans les eaux américaines après le 1^{er} janvier 2015, à moins qu'ils se conforment aux prescriptions en matière de double coque. Il s'agit des pétroliers à simple coque existants de plus de 5 000 TJB équipés d'un double fond ou

⁵⁰ COM (93)66 final du 24.02.1993.

d'une double muraille, ainsi que tous les pétroliers à simple coque existants de moins de 5 000 TJB. Au cours des 10 années précédant l'échéance de 2015, les pétroliers de plus de 5 000 TJB seront retirés lorsqu'ils atteignent l'âge de 30 ans, et 28 ans pour les pétroliers de plus de 30 000 TJB. Dans le cas des pétroliers de moins de 5 000 TJB, une limite d'âge n'a pas été fixée.

Face à la décision unilatérale des États-Unis, l'OMI a dû agir pour réduire également au niveau international la différence de sécurité entre pétroliers neufs et pétroliers existants, ce qui a abouti en juillet 1993 à l'entrée en vigueur d'importants amendements à la convention MARPOL 73/78. Ces amendements comprenaient des mesures plus rigoureuses concernant les normes de conception et de construction des pétroliers neufs et existants. Ces normes de conception et de construction visent à assurer une meilleure protection contre la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement. Elles prévoient que les pétroliers livrés le 6 juillet 1996 ou après cette date doivent être conformes aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes définies dans la règle 13F de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78.

Les amendements à la convention MARPOL 73/78 comprenaient aussi un plan d'introduction progressive des nouvelles prescriptions pour les pétroliers à simple coque d'un port en lourd de plus de 20 000 tonnes, livrés avant le 6 juillet 1996. En vertu de la règle 13G, ces pétroliers doivent être conformes 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 au plus tard 25 ans, ou dans certains cas à 30 ans, après leur date de livraison. Par conséquent, les pétroliers à simple coque existants non conformes aux prescriptions en matière de citernes à ballast séparé et leur localisation défensive ne seront plus autorisés, au niveau international, à naviguer après 2007, ou dans certains cas 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 à ces prescriptions en matière de citernes à ballast séparé et leur localisation défensive, cette échéance sera atteinte au plus tard en 2026.

À partir de 2005, en raison des différences au niveau des limites d'âge et des échéances entre le système de retrait progressif introduit par l'OPA 90 et le système établi au niveau international par les amendements à la convention MARPOL 73/78, les pétroliers à simple coque qui ne sont plus autorisés à naviguer dans les eaux américaines en raison de leur âge risquent de continuer leurs activités dans 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 73/78. Par ce déplacement d'activités, les plus vieux pétroliers à simple coque dont l'exploitation peut se poursuivre en vertu de la convention MARPOL 73/78 occuperont une place plus importante dans le transport de pétrole à destination et en provenance de l'Union européenne ainsi qu'à l'intérieur de celle-ci.

Une étude des incidences sur l'environnement des pétroliers à simple coque effectuée en 1999 pour les services de la Commission a examiné les effets de l'OPA 90 sur la flotte des pétroliers exploités à l'extérieur des États-Unis. Les estimations montrent qu'au cours de la période 2000-2025, 15 % en moyenne des transporteurs de brut seront interdits dans les eaux américaines, alors que leur exploitation sera toujours

autorisée en vertu de la convention MARPOL 73/78. On a noté également que le nombre de transporteurs de brut d'un port en lourd de moins de 20 000 tonnes qui seront interdits aux États-Unis atteindra maximum en 2010, cette année ayant été fixée comme échéance par l'OPA 90. Pour les transporteurs de brut qui dépassent ce tonnage, le nombre maximal de navires transférés vers l'Europe sera atteint en 2015. D'autre part, l'étude a permis d'estimer que l'OPA 90 aura des effets moins prononcés pour les transporteurs de produits pétroliers. Pour les navires de ce type d'un port en lourd de 5 000 à 30 000 tonnes, le nombre maximal de navires transférés sera atteint en 2015, tandis que pour les tonnages plus élevés, il sera atteint en 2005.

2. *Action proposée au niveau communautaire:*

La Commission estime que la situation décrite ci-dessus est préoccupante, puisque les statistiques des accidents indiquent des taux d'accidents en augmentation pour les vieux navires. Une réponse communautaire appropriée à cette situation est considérée comme nécessaire, notamment en raison de l'approche de l'année 2005, la première échéance importante fixée par l'OPA 90, à laquelle certains pétroliers à simple coque seront interdits dans les eaux américaines. Afin d'éviter que ces pétroliers commencent ou continuent à naviguer vers les ports européens, il est proposé d'accélérer l'application dans la Communauté du plan d'introduction progressive des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la règle 13F de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78. Ce plan d'introduction accélérée doit être aligné sur les limites d'âge et les échéances prévues par l'OPA 90, pour éviter que les pétroliers interdits aux États-Unis en vertu de cette loi déplacent leurs activités vers l'Europe.

En ce qui concerne les critères de taille et de configuration de la coque, la proposition maintient la distinction faite dans la convention MARPOL 73/78 entre trois grandes catégories. Catégorie 1: pétroliers à simple coque dits "pré-MARPOL"; ce sont les transporteurs de brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes ainsi que les transporteurs de produits pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes, non équipés de citernes à ballast séparé dans des localisations défensives (SBT/PL). La catégorie 2 comprend les pétroliers à simple coque "MARPOL" qui ont la même taille que ceux de la catégorie 1, mais qui sont équipés de SBT/PL. La catégorie 3 comprend les pétroliers à simple coque de taille inférieure aux limites des catégories 1 et 2, livrés avant le 6 juillet 1996, et donc non soumis au plan d'introduction progressive des prescriptions en matière de double coque établies par la règle 13G de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78.

La Commission propose l'approche suivante pour chacune de ces catégories.

Pour la catégorie 1, la proposition envisage de remplacer les limites d'âge de 25 ou 30 ans prévus par la convention MARPOL 73/78 par une limite d'âge unique de 23 ans. Comme ces pétroliers à simple coque ont été livrés avant la date à laquelle les prescriptions SBT/PL de la convention MARPOL 73/78 ont commencé à s'appliquer (1982), l'échéance finale est fixée à 2005 pour empêcher qu'ils continuent à être exploités après la limite d'âge proposée de 23 ans. En outre, la possibilité prévue par la règle I/13G (7) de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78 d'accepter d'autres dispositions en matière de structure ou d'exploitation, tel le chargement en équilibre hydrostatique, à titre de variantes de la double coque ne devrait pas être permise. Cette limitation est nécessaire pour éviter que les pétroliers qui ont atteint la limite

d'âge puissent continuer à être exploités après cette limite d'âge en ayant recours à d'autres dispositions que la double coque ou une conception équivalente.

Pour la catégorie 2, la proposition prévoit la mise en conformité avec les prescriptions en matière de double coque ou les normes de conception équivalentes lorsque les navires atteignent l'âge de 28 ans ou au plus tard le 1^{er} janvier 2010.

Enfin, pour la catégorie 3, la Commission propose de fixer une limite d'âge de 25 ans pour les pétroliers non équipés de SBT/PL et de 30 ans pour ceux qui le sont, ainsi que la date d'échéance du 1^{er} janvier 2015 à partir de laquelle aucun pétrolier à simple coque de cette catégorie ne sera autorisé à naviguer vers les ports européens.

Comme cette proposition de plan d'introduction accélérée au niveau communautaire s'aligne sur les limites d'âge et les échéances de l'OPA 90, les pétroliers à simple coque interdits dans les eaux américaines ne seront pas en mesure de déplacer leurs activités vers l'Europe.

En appliquant les mêmes échéances que dans l'OPA 90, le système communautaire conduira à une période d'introduction progressive beaucoup plus courte, ce qui aura un impact important, mais à ce stade non encore quantifié en détail, sur le rythme auquel les pétroliers à simple coque devront être remplacés par des navires à double coque. Les premières estimations, basées sur les statistiques disponibles sur la composition actuelle de la flotte mondiale de pétroliers, indiquent que l'impact sera considérable pour les catégories 2 et 3.

La catégorie 2 comprend aujourd'hui environ 2 000 navires à simple coque (monde entier). En outre, 1 000 pétroliers à double coque sont disponibles dans cette catégorie. Dans le système communautaire proposé, environ 70 % de ces 2 000 navires devront être retirés sur la base de la limite d'âge (28 ans) avant 2010 et environ 30 % d'entre eux (+/- 600 navires) sur la base de l'échéance de 2010.

La catégorie 3 totalise aujourd'hui environ 3 000 pétroliers à simple coque. Dans cette catégorie, seuls 300 pétroliers à double coque sont disponibles aujourd'hui, en raison de l'absence de toute limite d'âge ou d'échéance dans la convention MARPOL 73/78 pour le remplacement des simples coques existantes par des doubles coques. Le système communautaire proposé, en combinant des limites d'âge (25 ou 30 ans) avec l'échéance de 2015, aura les conséquences suivantes: 70 % (+/- 2 000 navires) devront être retirés progressivement avant 2015 sur la base de la limite d'âge, tandis que le reste, soit 30 % (environ 1 000 navires), devra être retiré progressivement sur la base de l'échéance de 2015. En raison du grand nombre de navires qui devra être retiré sur la base des échéances de 2010 et 2015, la continuité de l'approvisionnement en pétrole et de la distribution en Europe pourraient être temporairement perturbée si le tonnage à double coque était insuffisant. Toutefois, il est reconnu au sein des principales associations de constructeurs (AWES en Europe, SAJ au Japon et KSA en Corée du Sud) que dans un avenir prévisible l'offre de navires de commerce dépassera la demande. Aujourd'hui cette capacité supplémentaire est estimée à environ 3-4 Mio cgt, qui, s'ils étaient utilisés pour la construction de pétroliers à double coque, représenteraient environ 10,42 –13,89 millions de tonnes de port en lourd et permettraient de faire face à l'accroissement de la demande entraînée par la proposition.

La proposition jointe en annexe stipule que la conformité avec l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque est obligatoire pour les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes battant le pavillon d'un État membre et, indépendamment du pavillon, constitue une condition pour l'accès aux ports de l'UE.

3. *Mesures d'accompagnement:*

En tant que mesure d'accompagnement de l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, un système de mesures financières d'incitation et de dissuasion est proposé pour encourager l'utilisation de pétroliers à double coque à destination et en provenance des ports de la Communauté et entre ces ports, et pour décourager l'utilisation de pétroliers à simple coque. Ce système devrait reposer sur les principes établis par 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 séparé⁵¹ (règlement SBT). Ces principes prévoient une réduction des redevances portuaires et de pilotage pour les pétroliers les plus respectueux de l'environnement par rapport à ceux qui offrent une protection moindre contre la pollution par les hydrocarbures.

Le règlement SBT ne tient cependant pas compte du niveau plus élevé de protection contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures que les pétroliers à double coque offrent par rapport aux pétroliers à simple coque et ne fait pas la distinction entre pétroliers à double coque et pétroliers à simple coque en ce qui concerne la réduction des redevances portuaires et de pilotage. De plus, en raison de l'échéance proposée de 2005 pour les pétroliers à simple coque non 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 traitement différencié prévu par le règlement SBT pour ces pétroliers et les pétroliers qui sont conformes aux prescriptions SBT/PL de la convention MARPOL 73/78.

La proposition jointe en annexe prévoit donc l'abrogation du règlement SBT et l'introduction d'un nouveau système d'incitation financière 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. Ce nouveau système devrait être un système combiné offrant 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 pour les pétroliers non encore conformes à ces prescriptions.

Lors de l'élaboration de ce système combiné de mesures d'incitation/dissuasion, il convient de maintenir un juste équilibre afin d'éviter des pertes de recettes pour les fournisseurs de services portuaires et de pilotage et que ces pertes conduisent à une

⁵¹ JO L 319 du 12.12.1994, p.1.

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. 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 pour les pétroliers à simple coque.

Les pourcentages de réduction et de surtaxe prévus dans la proposition devraient pouvoir être adaptés par une procédure de comité pour tenir compte du fait que le rythme de remplacement des pétroliers à simple coque par des navires à double coque peut changer au cours de la période d'introduction accélérée. Enfin, la proposition stipule que la tarification différenciée cessera d'être appliquée lorsque l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes est entièrement terminée.

Une deuxième mesure d'accompagnement prévue dans la proposition est de notifier à l'OMI la législation communautaire sur l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, une fois qu'elle aura été adoptée. Cette notification serait conforme aux dispositions de l'article 211 de l'UNCLOS. En vertu du paragraphe 3 de l'article 211 de l'UNCLOS, les États côtiers ont le droit d'imposer des conditions particulières pour l'entrée des navires étrangers dans leurs ports ou leurs eaux intérieures ou pour une relâche à leurs terminaux offshore. Il stipule en outre que ces conditions doivent être dûment publiées et communiquées à l'organisation internationale compétente, avec indication des États qui appliquent les mêmes conditions dans le cadre d'accords de coopération.

JUSTIFICATION DU RÈGLEMENT

4. a) Quels sont les objectifs de l'action envisagée par rapport aux obligations de la Communauté et quelle est la dimension communautaire du problème (par exemple, combien d'États membres sont concernés et quelle est la solution actuelle)?

Le traité prévoit l'établissement d'une politique commune des transports et parmi les mesures envisagées pour la mise en œuvre d'une telle politique figurent des mesures visant à améliorer la sécurité des transports maritimes comme prévu à l'article 80, paragraphe 2.

À cet effet, l'objectif principal de l'action envisagée est la mise en œuvre harmonisée dans la Communauté d'un plan d'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. Une application harmonisée et accélérée de ces prescriptions au niveau communautaire est considérée comme nécessaire pour veiller à ce que les pétroliers naviguant à destination et en provenance des ports des États membres et entre ces ports soient conformes aussi rapidement que possible aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes, afin de réduire les risques de pollution accidentelle par les hydrocarbures et ses conséquences dans les eaux européennes.

Bien que les États membres ne soient pas tous intéressés par les conditions d'accès des pétroliers, étant donné que certains n'ont pas de littoral ni de ports maritimes, le règlement intéressera l'ensemble des États membres dans une certaine mesure, car ils sont tous susceptibles d'avoir des pétroliers battant leur pavillon.

5. b) L'action envisagée relève-t-elle de la seule responsabilité de la Communauté ou la responsabilité est-elle partagée avec les États membres?

La responsabilité est partagée entre la Communauté et les États membres.

6. c) Quelle est la solution la plus efficace compte tenu des ressources de la Communauté et des États membres?

Compte tenu de la dimension internationale du marché des transports maritimes, une action au niveau communautaire est indispensable pour garantir un même niveau de sécurité et de prévention de la pollution marine pour les pétroliers naviguant à destination et en provenance des ports européens et entre ces ports, tout en réduisant les risques de distorsion de concurrence entre les ports du fait de l'application de principes de tarification différents pour les redevances portuaires et de pilotage.

7. d) Quelle est la valeur ajoutée concrète de l'action envisagée par la Communauté, et quel serait le coût de l'inaction?

Il est du plus haut intérêt pour la Communauté de veiller à ce que le transport par mer du pétrole et des produits pétroliers nécessaires pour son économie ait lieu de la manière la plus sûre et la plus respectueuse de l'environnement, afin d'éviter les conséquences préjudiciables de la pollution par les hydrocarbures. Une action harmonisée est nécessaire pour éviter les distorsions de concurrence entre les pétroliers déjà conformes aux prescriptions internationales les plus récentes en matière de prévention de la pollution accidentelle par les hydrocarbures et les pétroliers qui ne le sont pas encore. Bien que ces prescriptions aient été adoptées au niveau international, la convention internationale dans laquelle elles sont contenues n'assure pas leur application harmonisée et simultanée. Leur mise en œuvre dans la Communauté ne peut être assurée que par l'établissement d'un cadre communautaire harmonisé obligatoire.

Le coût de l'inaction serait la persistance d'une fréquence inacceptable de pollutions accidentelles et de conséquences graves dues à la défaillance de la structure ou aux dommages causés à des pétroliers à simple coque. En outre, en l'absence d'introduction harmonisée et accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour ces pétroliers dans la Communauté, on ne peut exclure le risque que des pétroliers non conformes aux normes et hors d'âge déplacent leurs activités vers l'Europe en abandonnant des régions, tels que les États-Unis, où sont appliquées des politiques plus strictes en matière de sécurité.

L'inaction comporterait également le risque de fausser le jeu de la concurrence entre les ports, car ceux-ci appliqueraient des critères différents pour la tarification des redevances portuaires et de pilotage à payer par les pétroliers, sans tenir dûment compte de la protection accrue contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures qu'offrent les doubles coques ou les structures de conception équivalente par rapport aux pétroliers à simple coque.

8. e) Quelles formes d'action sont envisageables dans la Communauté (recommandation, aide financière, règlement, reconnaissance mutuelle)?

Comme les prescriptions convenues au niveau international pour que les pétroliers à simple coque se conforment aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes donnent une grande liberté d'interprétation et d'application à l'administration de pays du pavillon et excluent de leur champ d'application un nombre considérable de pétroliers existants, elles ne sont pas applicables d'une manière unifiée et harmonisée pour assurer un remplacement rapide de tous les pétroliers à simple coque par des pétroliers à double coque. D'autre part, les possibilités de dérogation, conduisant à la non-application ou à une application divergente de ces normes internationales, pourraient aboutir à des distorsions de concurrence. Il est donc nécessaire de veiller, sous la forme d'un règlement, à une application harmonisée et accélérée de ces normes adoptées au niveau international.

9. f) Une législation uniforme est-elle nécessaire, ou bien une directive fixant des objectifs généraux et laissant les modalités d'exécution au choix des États membres est-elle suffisante?

Une législation uniforme sous la forme d'un règlement est nécessaire pour les raisons exposées ci-dessus. Conformément au principe de proportionnalité, le règlement proposé fixera au niveau communautaire l'âge et les dates auxquels les pétroliers à simple coque doivent se conformer aux prescriptions internationales en matière de double coque ou à normes de conception équivalentes, et établira une approche uniforme pour un système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage applicables aux pétroliers à simple coque et à double coque relâchant dans les ports européens.

Le système actuel de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage, établi par 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 séparé⁵², ne peut plus être appliqué, car il ne fait aucune distinction entre pétroliers à simple coque et pétroliers à double coque, tous équipés de citernes à ballast séparé. L'approche la plus appropriée est d'abroger ce règlement et de le remplacer par un nouveau règlement dans lequel le plan d'introduction accélérée est intégré et lié à un nouveau système de tarification différenciée. Le recours à une directive exigerait une période supplémentaire pour la transposition de ses dispositions dans la législation nationale des États membres, ce qui conduirait à un retard supplémentaire dans la mise en œuvre du plan d'introduction accélérée.

CONTENU DU RÈGLEMENT

10. Le règlement proposé définit les limites d'âge et les échéances auxquelles les pétroliers à simple coque doivent se conformer 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. Les limites d'âge proposées sont soit inférieures à celles prévues par la règle 13G de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78, soit

⁵² JO L 319 du 12.12.94, p.1

s'appliquent à des catégories de pétroliers qui, en raison de leur taille, ne sont pas couverts par cette règle. Les échéances visent à éviter que les pétroliers à simple coque continuent ou commencent à naviguer vers les ports européens après les dates à partir desquelles ils ne sont plus autorisés dans les eaux américaines. Pour avoir accès aux ports des États membres, tous les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes, indépendamment du pavillon qu'ils battent, devront être conformes à ces prescriptions. De plus, tous les pétroliers de cette catégorie qui battent le pavillon d'un État membre devront se conformer au plan d'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes.

11. En outre, à titre de mesure complémentaire, la proposition prévoit le remplacement du système actuel de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage établi par le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil. Le système existant doit être supprimé parce qu'il ne fait pas de distinction, dans la tarification des redevances portuaires et de pilotage, entre les pétroliers à simple coque et les pétroliers à double coque, tous équipés de citernes à ballast séparé. En outre, le plan d'introduction accélérée conduira à la disparition, dès 2005, des pétroliers à simple coque non équipés de citernes à ballast séparé; il n'y a donc aucune raison de maintenir le système actuel au-delà de cette date. Le nouveau système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage prévoit une réduction de ces redevances pour les pétroliers à double coque, mais la réduction doit être dégressive en fonction de l'âge du navire. Pour les pétroliers à simple coque, une surtaxe, progressive en fonction de l'âge du navire, est appliquée. La proposition précise que ce système de tarification différenciée cessera d'être appliqué lorsque l'introduction progressive des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque est entièrement terminée.
12. Enfin, le règlement proposé prévoit sa notification à l'OMI, une fois qu'il aura été adopté. Le but de cette notification est d'informer la communauté maritime internationale sur les nouvelles règles communautaires pour le trafic de pétroliers à destination et en provenance des ports des États membres et entre ces ports.
13. La proposition prévoit également un mandat par lequel la Commission, sous réserve d'une procédure de comité, peut modifier le règlement pour tenir compte des amendements aux instruments internationaux concernés et adapter les pourcentages de réduction et de surtaxe du système de tarification différenciée pour tenir compte d'éventuelles fluctuations du rythme de remplacement des navires à simple coque par des navires à double coque pendant la période d'introduction des nouvelles prescriptions.

CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES

Article premier

Le règlement a pour objectif de renforcer les normes de sécurité et de prévention de la pollution pour les pétroliers naviguant à destination et en provenance des ports des États membres et entre ces ports, afin de réduire les risques de pollution accidentelle par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement.

Pour atteindre cet objectif, il faut accélérer le calendrier selon lequel les pétroliers à simple coque doivent se conformer aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes de la règle 13F de la convention MARPOL. En tant que mesure d'accompagnement, le règlement prévoit également un système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage applicables aux pétroliers à simple coque et aux pétroliers à double coque ou de conception équivalente.

Article 2

Cet article définit le champ d'application du règlement. Il couvre tous les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes, indépendamment du pavillon qu'ils battent, lorsqu'ils relâchent dans les ports de la Communauté, ainsi qu'à tous les pétroliers de cette taille battant le pavillon d'un État membre.

Article 3

Cet article contient les définitions des concepts clés du règlement, qui sont principalement dérivés des définitions figurant dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

Article 4

L'article 4 fixe les limites d'âge et les échéances auxquelles les pétroliers à simple coque doivent se conformer aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78. En fonction de la taille et de la configuration des pétroliers, la limite d'âge varie entre 23 et 30 ans et les échéances entre 2005 et 2015. En outre, le paragraphe 2 de cet article spécifie qu'aux fins de conformité avec cet article, la possibilité prévue par la règle 13G(7) de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78 d'accepter d'autres dispositions en matière de structure ou d'exploitation à la place de la conformité avec 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, n'est pas acceptée.

Article 5

Cet article établit le système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage applicables aux pétroliers à simple coque et aux pétroliers à double coque ou de conception équivalente, ces derniers bénéficiant d'une réduction de ces redevances qui est dégressive en fonction de l'âge du navire. Pour les pétroliers à simple coque qui ne sont pas encore conformes aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes, une surtaxe, progressive en fonction de l'âge du navire, est appliquée sur les redevances portuaires et de pilotage. Lorsque les systèmes de tarification des

redevances portuaires et de pilotage sont basés sur un autre critère que le port en lourd, ils doivent permettre d'appliquer au moins le même pourcentage de réduction et de surtaxe que dans le système basé sur le port en lourd. Enfin, l'article spécifie que le système de tarification différenciée cessera d'être appliqué lorsque l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes est entièrement terminée.

Article 6

L'article 6 prévoit la notification à l'OMI de l'adoption du règlement. Cette notification vise à fournir à la communauté maritime internationale des informations sur les nouvelles règles du jeu pour le trafic des pétroliers à destination et en provenance des ports de la Communauté et entre ces ports.

Dans son article 211, concernant la pollution par les navires, la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) permet aux États côtiers d'imposer des conditions particulières pour l'entrée de navires étrangers dans leurs ports ou leurs eaux intérieures ou pour une relâche à leurs terminaux off-shore. Elle stipule en outre que ces conditions doivent être dûment publiées et communiquées à l'organisation internationale compétente, avec indication des États qui appliquent les mêmes conditions dans le cadre d'accords de coopération. La notification à l'OMI de l'adoption du règlement vise à répondre à cette disposition de l'UNCLOS.

Article 7

L'article 7 contient des dispositions relatives au contrôle et aux rapports sur l'application du règlement. Il stipule que les États membres vérifient régulièrement que les autorités portuaires et de pilotage appliquent correctement le système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage conformément aux dispositions de l'article 5. Les États membres sont tenus de faire rapport annuellement à la Commission sur les résultats de leur vérification, et ce dans un délai de 4 mois après l'année de la période de référence du rapport.

Article 8

Cet article prévoit la création d'un comité de réglementation et contient également une référence à la procédure visée à l'article 5 de la décision 1999/468/CE du Conseil⁵³, conformément à laquelle le comité doit agir. L'article fixe également à 3 mois la période pendant laquelle le Conseil peut agir conformément aux dispositions du paragraphe 6 de cet article.

Article 9

En vertu de cet article, la Commission peut modifier le règlement et son annexe, conformément à la procédure prévue à l'article 9, pour mettre à jour les références aux règles pertinentes de la convention MARPOL 73/78 en cas d'amendement à ces règles.

Il prévoit également, selon la même procédure, l'ajustement des pourcentages de réduction et de surtaxe à appliquer aux redevances portuaires et de pilotage, pour tenir compte de variations du rythme de remplacement des pétroliers à simple coque par des navires à double coque ou de conception équivalente au cours de la période d'introduction progressive.

⁵³ Décision du Conseil du 28 juin 1999 définissant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, JO L 184 du 17.07.1999, p. 23.

Article 10

En raison du nouveau système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage établi par l'article 5, le système de tarification différenciée existant, établi par le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil, doit être supprimé. Le système existant prévoit des redevances différentes pour les pétroliers équipés des citernes à ballast séparé dans des localisations défensives (SBT/PL) et pour ceux qui n'ont pas ces équipements. Toutefois, le seul critère SBT/PL ne permet pas de faire la distinction entre les pétroliers à simple coque et ceux à double coque ou de conception équivalente.

Articles 11 and 12

Pas de commentaire.

Annexe

L'annexe du règlement précise les pourcentages de réduction et de surtaxe à appliquer aux redevances portuaires et de pilotage en fonction de l'âge du navire.

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

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

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

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

vu la proposition de la Commission⁵⁴,

vu l'avis du Comité économique et social⁵⁵,

vu l'avis du Comité des régions⁵⁶,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁵⁷,

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"⁵⁸, 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.

⁵⁴ JO C [...], [...], p. [...].

⁵⁵ JO C [...], [...], p. [...].

⁵⁶ JO C [...], [...], p. [...].

⁵⁷ JO C [...], [...], p. [...].

⁵⁸ COM(93)66 final of 24.02.1993.

- (4) Dans sa résolution sur une politique commune de la sécurité maritime⁵⁹, 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 1993⁶⁰, 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.
- (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^{er} 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^{er} 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.

⁵⁹ JO C 91 du 28.03.1994, p.301.

⁶⁰ JO C 271 du 07.10.1993, p.1.

- (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 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 France⁶¹, 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 séparé⁶². 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

⁶¹ JO C [...], [...], p. [...].

⁶² JO L 319 du 12.12.1994, p.1.

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 Commission⁶³, 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

⁶³ JO L 184 du 17.07.1999, p.23.

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
- 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, fournissent 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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 prévoient 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 Conseil⁶⁴.
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.

⁶⁴ 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

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 séparé⁶⁵ 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.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La Présidente

Par le Conseil
Le Président

⁶⁵ JO L 319 du 12.12.1994, p. 1.

ANNEXE

Tarification 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
<u>Réduction</u> pour pétrolier à double coque ou de conception équivalente	- 25%	- 20%	- 15%	- 10%	- 5%	Aucune
<u>Surtaxe</u> pour pétrolier à simple coque	Aucune	+ 10%	+ 15%	+ 20%	+ 25%	+ 30%

FICHE FINANCIÈRE

1. TITRE DE L'ACTION

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

2. LIGNE(S) BUDGETAIRE(S) CONCERNEE(S)

Partie A (voir § 10)

Partie B (voir § 7) - article B2-702: Actions de préparation, d'évaluation et de promotion de la sécurité des transports

3. BASE JURIDIQUE

Sécurité des transports maritimes: article 80, paragraphe 2, du traité

4. DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectif général

Protection du milieu marin contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures due aux pétroliers par l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes.

4.2 Période couverte et modalités de renouvellement

Indéfinie

5. CLASSIFICATION DES DEPENSES OU RECETTES

5.1 Dépenses non obligatoires

5.2 Crédits dissociés

5.3 Type de recettes: néant

6. TYPE DE DEPENSES OU DE RECETTES

Dépenses opérationnelles et administratives pour le suivi et le contrôle de l'application du règlement.

Les dépenses opérationnelles couvriront l'organisation, une fois par an, de réunions avec des experts du secteur concerné et la réalisation, tous les trois ans, d'une étude d'évaluation de l'impact, de l'application et de l'efficacité de l'action. Les crédits prévus pour ces dépenses opérationnelles sont détaillés au tableau 7.2 et seront couverts par la ligne budgétaire B2-702.

Les dépenses administratives couvriront l'organisation, une fois par an, d'une réunion du comité de réglementation qui sera établi dans le cadre de l'action communautaire. Les coûts associés sont détaillés au tableau 10.3.

7. INCIDENCE FINANCIERE

7.1 Méthode de calcul du coût total de l'action (liens entre coûts individuels et coût total)

Le coût total de l'action est calculé en additionnant les coûts individuels sur une base annuelle, en commençant par l'année n où l'action communautaire proposée sera entrée en vigueur (voir tableau 7.2).

Ces coûts individuels consistent en un montant annuel de 5 000 € pour l'organisation, une fois par an, d'une réunion de 1 jour avec des experts du secteur concerné. En outre, tous les trois ans, les services de la Commission ont l'intention de faire procéder à une étude d'évaluation de l'impact, de l'application et de l'efficacité des mesures adoptées. Cette évaluation régulière pendant toute la période d'introduction progressive est nécessaire pour permettre à la Commission de proposer, dans le cadre de la procédure de comité, les modifications éventuellement nécessaires du système d'incitation/dissuasion pour l'accélération de l'introduction progressive des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes dans la Communauté. Le coût d'une telle étude d'évaluation est estimé à 100 000 €.

Il est prévu d'allouer la même année les crédits d'engagement et de paiement pour chacun des coûts individuels (voir tableau 7.3)

7.2 Dépenses opérationnelles pour les études, les réunions d'experts, etc. comprises dans la partie B du budget

Crédits d'engagement en millions d'euros (aux prix courants)

	année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et années suiv.	Total
– Études				0,1		0,1	0,2
– Réunions d'experts ⁶⁶		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Information et publications							
Total		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225

⁶⁶ Coûts satisfaisant aux critères définis dans la communication (SEC(92) 769) de la Commission, du 22 avril 1992.

7.3 Échéancier des crédits d'engagement et de paiement

millions d'euros

	Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et années suiv.	Total
Crédits d'engagement		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225
Crédits de paiement							
Année n							
n+1		0,005					0,005
n+2			0,005				0,005
n+3				0,105			0,105
n+4					0,005		0,005
n+5 et années suiv.						0,105	0,105
Total		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225

8. DISPOSITIONS ANTI-FRAUDE PREVUES

- Contrôle du respect des procédures pour l'invitation des experts des États membres aux réunions du comité de réglementation.

9. ÉLÉMENTS D'ANALYSE COUT-EFFICACITE

9.1 Objectifs spécifiques et quantifiables; population visée

- Objectifs spécifiques: rapports avec l'objectif général
Mise en œuvre d'un plan d'introduction progressive accélérée obligeant les pétroliers à simple coque de se conformer aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).
- Population visée: à distinguer pour chaque objectif individuel; indiquer les bénéficiaires finals de l'intervention budgétaire de la Communauté et les intermédiaires concernés.
Aucune contribution financière n'est prévue dans cette proposition.
Le système de tarification différenciée proposé pour les redevances portuaires et de pilotage s'équilibre en compensant la réduction des redevances accordée aux pétroliers à double coque par la surtaxe que doivent payer les pétroliers à simple coque.

9.2 Justification de l'action

- Nécessité de l'intervention budgétaire communautaire, compte tenu du principe de subsidiarité.

La proposition ne prévoit aucune aide financière communautaire.

– Choix des modalités d'intervention

* avantages sur les autres possibilités (avantages comparatifs)

L'avantage lié à la mise en œuvre au niveau communautaire d'un plan d'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, comparé à l'action individuelle des États membres, est que l'on évite ainsi de fausser le jeu de la concurrence et de voir se mettre en place des niveaux de sécurité différents d'un État membre à l'autre. Ce système garantira également que tous les pétroliers fréquentant les ports de l'Union européenne devront satisfaire à une série commune de normes et de procédures qu'il faudra respecter dans tous les ports de la Communauté, ce qui facilitera les opérations et assurera l'égalité de traitement.

* actions similaires menées au niveau communautaire ou national

Il n'existe aucune action analogue au niveau communautaire ou national.

* effets dérivés et multiplicateurs attendus

Les effets dérivés et multiplicateurs attendus sont la possibilité que le cadre communautaire pourrait être reconnu dans le monde entier et servir d'impulsion à l'action au niveau international en vue d'un retrait plus rapide des pétroliers à simple coque que ne le prévoit la convention MARPOL 73/78.

– Principaux facteurs d'incertitude pouvant affecter les résultats spécifiques de l'action

Le principal facteur d'incertitude est le rythme de remplacement des pétroliers à simple coque par des pétroliers à double coque pendant la période d'introduction progressive. La proposition prévoit par conséquent la possibilité d'adapter, par la procédure de comité, les pourcentages de réduction et de surtaxe à appliquer dans le système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage, afin d'éviter des pertes de recettes pour les fournisseurs de services portuaires et de pilotage et éviter que ces 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.

9.3 Suivi et évaluation de l'action

– Indicateurs de performance

* indicateurs de résultats (mesure de l'emploi des ressources allouées)

Les indicateurs de résultats seront fournis par les États membres lors de l'établissement du rapport sur la mise en œuvre du règlement au niveau national, et plus particulièrement l'application du système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage.

* indicateurs d'impact (mesure de la performance par rapport aux objectifs)

Les rapports nationaux sur la mise en œuvre de la directive constitueront des indicateurs d'impact, ainsi que les données du contrôle par l'État du port, en

particulier en ce qui concerne les insuffisances constatées et les immobilisations de pétroliers signalées. Le nombre et l'étendue des pollutions accidentelles par les hydrocarbures dues à des avaries structurelles ou des défaillances de pétroliers constitueront également un indicateur de l'impact de la mesure proposée. En outre, l'article 7 du règlement proposé oblige les États membres à faire rapport sur l'application du système de tarification différenciée des redevances.

– Modalités et périodicité des évaluations prévues

La fréquence prévue des évaluations est d'une fois par an. Ces évaluations seront effectuées par les États membres et consisteront en un rapport sur la mise en œuvre du système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage dans les eaux navigables et les ports de leur territoire.

– Évaluation des résultats obtenus (lorsque l'action doit se poursuivre ou être reconduite)

Les informations contenues dans les rapports des États membres seront utilisées pour déterminer s'il est nécessaire d'ajuster les pourcentages de réduction et de surtaxe du système de tarification différenciée. À cette fin, une étude d'évaluation à réaliser au cours de la 3^e année, c'est-à-dire après chaque période biennale de référence, est inscrite au budget (voir tableau 7.3).

10. DEPENSES ADMINISTRATIVES (SECTION III, PARTIE A DU BUDGET)

10.1 Incidence sur le nombre de postes

Type de poste		Effectifs à affecter à la gestion de l'action		Source		Durée
		Postes permanents	Postes temporaires	Ressources existantes dans la DG ou dans l'unité concernée	Ressources supplémentaires	
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	0,5	-	0,5	-	Indéfinie
	B	-	-	-	-	-
	C	-	-	-	-	-
Autres ressources		-	-	-	-	-
Total		0,5	-	0,5	-	Indéfinie

10.3 Augmentation des autres dépenses administratives imputables à l'action

EUR

Ligne budgétaire	Montants	Méthode de calcul
A 7031 (comités obligatoires)	9.750 €	Le comité de réglementation établi aux fins du présent règlement se réunira en moyenne une fois par an pendant une journée pour examiner des questions particulières liées à la mise en œuvre de la présente proposition. Le remboursement des frais de voyage pour la participation des experts gouvernementaux à cette réunion est estimé en moyenne à 650 €/expert x 15.
Total	9.750 €	

Les dépenses précitées sous la ligne budgétaire A7 seront couvertes par des crédits relevant de l'enveloppe globale de la DG TREN.

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT
IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN
PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

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

NUMERO DE REFERENCE DU DOCUMENT

COM(...)......final du

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?

Le traité prévoit l'établissement d'une politique commune des transports, et les mesures envisagées pour la mise en œuvre de cette politique comprennent des mesures visant à améliorer la sécurité dans les transports maritimes, comme prévu à l'article 80, paragraphe 2, en liaison avec l'article 71, paragraphe 1, point c.

À cette fin, le principal objectif de l'action envisagée est la mise en œuvre harmonisée dans la Communauté d'un plan d'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) pour les pétroliers à simple coque. Une mise en œuvre harmonisée et accélérée de ces normes internationales au niveau communautaire est nécessaire pour réduire fortement les risques et les conséquences de la pollution accidentelle par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement de ces types de navires. Elle est également nécessaire pour éviter une distorsion de concurrence entre les ports par suite de l'application de systèmes de facturation différents des redevances portuaires et de pilotage à appliquer aux pétroliers à simple coque et aux pétroliers à double coque ou de conception équivalente.

Il est du plus haut intérêt pour la Communauté de veiller à ce que le transport maritime de pétrole et de produits pétroliers ait lieu dans des conditions sûres et acceptables, avec un risque minimal de pollution par les hydrocarbures en cas d'accident. Une action harmonisée est nécessaire pour éviter les grandes pollutions par les hydrocarbures touchant les côtes, la faune et la flore européennes et causant des dommages au milieu marin, comme dans le cas du naufrage du pétrolier ERIKA au large de la côte française en décembre 1999.

Compte tenu de la dimension internationale du marché des transports maritimes, une action au niveau communautaire est indispensable pour garantir un même niveau de sécurité et de prévention de la pollution marine à la suite d'abordages ou d'échouements pour les pétroliers naviguant à destination et en provenance des ports européens et entre ces ports, tout en réduisant les risques de distorsion de concurrence entre les ports du fait de l'application de principes de tarification différents pour les redevances portuaires et de pilotage.

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition?
 - Quel secteur d'entreprises?
 - Quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)?
 - Y a-t-il dans la Communauté des zones géographiques particulières où ces entreprises sont implantées?

Les secteurs d'activité affectés par la proposition est celui des entreprises de transport maritime exploitant des pétroliers à destination et en provenance des ports de la Communauté européenne et entre ces ports pour l'importation, l'exportation et la distribution de pétrole et de produits pétroliers dans la Communauté.

Le règlement couvre tous les pétroliers de plus de 600 tonnes de port en lourd, indépendamment de leur pavillon, qui naviguent à destination et en provenance des ports des États membres et entre ces ports. Il n'est pas fait de distinction en fonction de la taille des entreprises de transport maritime exploitant ces pétroliers, ni entre les ports qui les accueillent pour le chargement ou le déchargement de leur cargaison, tout le commerce maritime de pétrole et de produits pétroliers transportés par des pétroliers entre les ports communautaires étant concerné par le règlement. Le nombre total de pétroliers exploités dans le monde est estimé à plus de 7 000 unités. En raison de la part importante des importations et exportations maritimes de pétrole et de produits pétroliers dans l'UE, qui peut être estimée en moyenne à environ un tiers du commerce maritime mondial⁶⁷, une partie considérable de cette flotte de pétroliers relâche dans les ports communautaires pour le chargement ou le déchargement de pétrole et de produits pétroliers. Quant aux ports concernés, il s'agit le plus souvent de grands ports et les sociétés exploitant les terminaux sont de grandes entreprises. En fait, beaucoup de terminaux pétroliers sont la propriété des grandes compagnies pétrolières ou sont gérés par celles-ci. En ce qui concerne les exploitants de la flotte des pétroliers concernés, il peut s'agir de grandes entreprises ou de filiales de grandes entreprises, mais également un grand nombre de pétroliers plus petits sont exploités par des petites et moyennes entreprises.

⁶⁷ Voir les chiffres sur l'importance du commerce de pétrole pour la Communauté dans la communication à laquelle cette proposition est jointe en annexe.

Il n'y a pas de zone géographique particulière dans la Communauté où ces entreprises sont implantées: à l'exception des deux pays dépourvus d'accès à la mer, tous les États membres ont des ports maritimes pouvant accueillir des navires de commerce. L'Autriche et le Luxembourg ne sont donc pas tenus d'appliquer les dispositions du règlement relatives aux ports. Toutefois, comme ces deux pays sont des États de pavillon maritime, leurs navires sont concernés par le règlement.

La réduction prévue des pollutions accidentelles par les hydrocarbures causées par des pétroliers à simple coque aura un effet bénéfique sur le milieu marin et réduira considérablement le risque et les conséquences de pollutions graves des côtes européennes à la suite de tels accidents, ainsi que les coûts financiers, sociaux et industriels associés. Elle évitera également la perturbation du trafic maritime que ces accidents peuvent provoquer, le coût et le temps pour la récupération des navires et de leurs cargaisons ou, dans le pire des cas, pour l'élimination des épaves et la récupération des cargaisons polluantes, et la nécessité de procéder à des enquêtes en vue d'établir les causes de l'accident.

3. Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?

Les entreprises exploitant des pétroliers et les ports de chargement et de déchargement de pétrole devront veiller à ce que les pétroliers à simple coque soient graduellement remplacés par des pétroliers à double coque ou de conception équivalente plus respectueux de l'environnement, selon le calendrier accéléré indiqué dans la proposition, qui est basée sur une combinaison de limites d'âge du navire et d'échéances. En outre, les autorités portuaires et de pilotage qui fournissent des services aux pétroliers devront appliquer un système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage applicables aux pétroliers à simple coque et aux pétroliers à double coque ou de conception équivalente.

4. Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir
- sur l'emploi?
 - sur les investissements et la création de nouvelles entreprises?
 - sur la compétitivité des entreprises?

La proposition devrait avoir un effet bénéfique sur l'emploi, car le remplacement accéléré des vieux pétroliers à simple coque par de nouveaux navires à double coque augmentera la demande de nouvelles constructions. Cela devrait avoir un effet positif sur la construction navale et sur l'industrie de fabrication et de fourniture de d'équipements marins. Il convient de noter toutefois qu'en raison de la grande capacité de construction navale de l'Extrême-Orient et de la politique des prix agressive de cette industrie, la majeure partie des nouvelles commandes résultant du plan d'introduction accélérée n'ira probablement pas aux chantiers navals européens. Par conséquent, il se peut que l'incidence positive sur l'emploi pour la construction navale européenne soit plutôt limitée. Par contre, les fabricants européens d'équipements marins peuvent tirer profit de cette demande accrue de nouvelles constructions, puisqu'ils recevront davantage de commandes,

même pour des navires à construire en dehors de la Communauté. Enfin, la mesure peut avoir un impact bénéfique sur les possibilités d'emploi pour les gens de mer européens. On peut s'attendre à ce que la demande de membres d'équipage hautement qualifiés augmente en raison du remplacement des anciens pétroliers à simple coque par de nouveaux navires à double coque. Comme ces nouveaux navires seront dotés des équipements les plus modernes, un équipage plus qualifié sera nécessaire pour assurer leur sécurité de fonctionnement. On peut également s'attendre à ce que les propriétaires des nouveaux navires, contrairement à ceux qui utilisent de vieux navires à faible valeur, préfèrent avoir recours à des équipages qualifiés.

L'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque devrait avoir un effet bénéfique sur la compétitivité des opérateurs de qualité utilisant des pétroliers modernes et respectueux de l'environnement. Actuellement, ils souffrent d'une concurrence déloyale de la part d'exploitants qui ne respectent pas, qui utilisent des navires inférieurs aux normes et trop vieux, et qui font des économies en matière de sécurité et de prévention de la pollution marine pour pouvoir offrir des prix aussi bas que possible pour le transport de pétrole et de produits pétroliers. Ces bas prix ne permettent pas aux opérateurs de qualité de rentabiliser leurs investissements.

5. La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?

Pour les raisons expliquées plus haut et dans l'intérêt de la sécurité et de la prévention de la pollution par les hydrocarbures, aucune distinction n'est faite dans le champ d'application du règlement en ce qui concerne la taille des navires, des ports ou des entreprises qui les exploitent. Étant donné que le remplacement des pétroliers à simple coque par des navires à double coque est reconnu au niveau international comme une mesure nécessaire pour réduire les risques de pollution accidentelle par les hydrocarbures, une telle distinction n'est pas jugée nécessaire ou souhaitable. Au contraire, elle créerait un régime de sécurité à deux niveaux et comporterait des risques de distorsion de la concurrence.

La proposition vise à équilibrer les recettes des autorités portuaires et de pilotage qui fournissent des services aux pétroliers naviguant à destination et en provenance des ports européens et entre ces ports. Cet équilibre sera réalisé en compensant la réduction des redevances portuaires et de pilotage accordée aux pétroliers à double coque avec les surtaxes sur les redevances portuaires et de pilotage à payer par les pétroliers à simple coque.

CONSULTATION

6. Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition, et exposé des éléments essentiels de leur position.
- European Shippers' Council - ESC
 - Federation of European Private Port Operators - FEPORT (Fédération des exploitants de ports privés européens)

- Organisation des ports maritimes européens -ESPO
- Association des armateurs de la Communauté européenne - ECSA
- Fédération européenne des travailleurs des transports - ETF
- Committee of EU shipbuilders' associations - CESA (Comité des associations de constructeurs navals de l'UE)
- Comité européen des assurances - CEA
- Association internationale des sociétés de classification - IACS
- International Group of Protection & Indemnity Clubs
- International Association of Independent Tanker Owners - Intertanko (Association internationale des armateurs de pétroliers indépendants)
- Oil Companies International Marine Forum - OCIMF (Forum marin international des compagnies pétrolières)
- Chambre internationale de la marine marchande - ICS
- International Underwriters Association - UIA

L'industrie et les organisations professionnelles ont été consultées sur les principaux objectifs et principes de la proposition. En général, l'industrie et les organisations professionnelles considèrent le système proposé d'introduction progressive comme très rigoureux, mais reconnaissent la nécessité de prendre des mesures visant à améliorer largement la prévention de la pollution accidentelle par les hydrocarbures. Certaines de ces organisations n'ont pas attendu cette proposition pour annoncer qu'ils prendront des mesures volontaires visant à contribuer à cette amélioration. Toutes ces idées d'action volontaire de certaines parties du secteur des transports maritimes sont apparues après le naufrage de l'ERIKA et visent à donner une réponse rationnelle à la préoccupation légitime du public et des instances politiques en matière de sécurité des transports de pétrole par mer. Cette proposition est considérée par l'industrie comme une mesure rigoureuse mais indispensable pour garantir des conditions de concurrence égales pour tous les acteurs concernés, notamment ceux qui ne sont pas (encore) disposés à s'engager dans de telles actions volontaires.