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

►**B**

RÈGLEMENT (CE) N° 2978/94 DU CONSEIL

du 21 novembre 1994

concernant la mise en œuvre de la résolution A.747(18) de l'Organisation maritime internationale relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé

(JO L 319 du 12.12.1994, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002	L 324	1	29.11.2002

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 2978/94 DU CONSEIL

du 21 novembre 1994

concernant la mise en œuvre de la résolution A.747(18) de l'Organisation maritime internationale relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission ([1]),

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

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 189 C du traité ([3]),

considérant que les pétroliers continuent à polluer les mers, que ce soit dans le cadre de leur exploitation normale ou accidentellement, et que le transport d'hydrocarbures par des pétroliers équipés de citernes classiques constitue une menace permanente pour le milieu marin;

considérant que des normes internationales concernant la conception et l'exploitation de pétroliers respectueux de l'environnement ont été établies sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI);

considérant que l'exploitation de pétroliers respectueux de l'environnement profite à la fois aux États côtiers et à l'industrie;

considérant que les conventions internationales contiennent des dispositions relatives à la certification des pétroliers; que l'OMI a poursuivi la mise au point de dispositions relatives au jaugeage des citernes à ballast séparé à bord des pétroliers;

considérant que tous les États membres, sauf un, ont ratifié et mis en œuvre la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, de 1973, ainsi que le protocole de 1978 s'y rapportant (MARPOL 73/78); que tous les États membres ont ratifié et mis en œuvre la convention internationale sur le jaugeage des navires, de 1969;

considérant que la résolution A.722(17) adoptée par l'assemblée de l'OMI le 6 novembre 1991, et celle qui lui a succédé, la résolution A.747(18) concernant le jaugeage des citernes à ballast séparé à bord des pétroliers, adoptée par l'assemblée de l'OMI le 4 novembre 1993, expriment le souhait général d'encourager la conception de pétroliers respectueux de l'environnement et l'utilisation de citernes à ballast séparé à bord des pétroliers;

considérant que, dans la résolution A.747(18), l'assemblée de l'OMI: i) a invité les gouvernements à conseiller aux autorités portuaires d'appliquer la recommandation consistant à déduire la jauge des citernes à ballast séparé lorsqu'elles calculent les redevances sur la base de la jauge brute pour tous les pétroliers équipés de citernes à ballast séparé conformément à la règle 13 de l'annexe I de MARPOL 73/78, et ii) a également invité les gouvernements à conseiller aux autorités de pilotage de prendre des mesures conformément à ladite recommandation;

considérant que le Conseil a reconnu la nécessité d'une action renforcée, selon le cas au niveau communautaire ou au niveau national, pour faire face de manière adéquate aux exigences de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution du milieu marin; qu'il est

([1]) JO nº C 5 du 7. 1. 1994, p. 4.
([2]) JO nº C 295 du 22. 10. 1994, p. 26.
([3]) Avis du Parlement européen du 3 mai 1994 (JO nº C 205 du 25. 7. 1994, p. 59), position commune du Conseil du 19 septembre 1994 (JO nº C 301 du 27. 10. 1994, p. 34) et décision du Parlement européen du 16 novembre 1994 (non encore parue au Journal officiel).

▼B

souhaitable de promouvoir l'utilisation de pétroliers à double coque ou d'une autre conception, dont la construction répond à la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78, telle que modifiée le 6 mars 1992, ainsi que celle de pétroliers à ballast séparé;

considérant que les pétroliers à double coque ou d'une autre conception devraient être traités aux fins du présent règlement comme si leurs citernes à ballast séparé répondaient à la règle 13 de l'annexe I de MARPOL 73/78;

considérant qu'il est inopportun de pénaliser les armateurs et les exploitants qui utilisent des pétroliers conçus et exploités de manière à respecter l'environnement;

considérant, en particulier, que la perception de redevances sur le tonnage des citernes à ballast séparé à bord des pétroliers lorsque ces citernes ne sont pas utilisées pour le transport d'une cargaison pénalise financièrement ceux qui ont franchi un pas important sur la voie d'un environnement plus propre;

considérant que, pour des raisons économiques, les autorités portuaires manifestent de la réticence à appliquer la résolution de l'OMI au risque d'être défavorisées si elles sont les seules à l'appliquer;

considérant que les résolutions A.722(17) et A.747(18) ont été adoptées, mais qu'elles n'ont pas encore été mises en œuvre par tous les États membres;

considérant que, pour assurer la protection du milieu marin contre la pollution par les pétroliers de conception classique, il y a lieu d'assurer une mise en œuvre uniforme dans la Communauté des règles internationales concernant la perception des redevances sur les pétroliers par les autorités portuaires et les autorités de pilotage;

considérant que, pour éviter des distorsions de concurrence dans la Communauté et pour dégager des solutions efficaces et rentables, l'adoption d'un règlement paraît être la meilleure façon d'agir d'une façon concertée en vue de la mise en œuvre uniforme des règles internationales, tout en respectant le principe de subsidiarité;

considérant que l'État du pavillon ou les autres organismes délivrant le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et le certificat international de jaugeage (1969), ainsi que les armateurs et les personnes qui perçoivent des redevances sur les pétroliers, doivent collaborer à la mise en œuvre de la résolution A.747(18) de l'OMI en vue d'améliorer la protection du milieu marin;

considérant que, dans certains États membres, des systèmes sont déjà en place qui permettent de procéder, sur une autre base que la résolution A.747 (18) de l'OMI, à des abattements sur les redevances applicables aux navires respectueux de l'environnement; que, dans l'esprit de ladite résolution, il convient de prévoir un autre système de taxation en fonction du tonnage consistant en pourcentages d'écart par rapport au tarif normal, de manière à ce que la différence moyenne soit au moins égale à celle que prévoit ladite résolution; qu'il convient, en outre, d'assurer que le traitement des pétroliers à ballast séparé n'est jamais moins favorable, même si les taxes ne sont pas calculées en fonction du tonnage,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Conformément aux dispositions du présent règlement, les autorités portuaires et les autorités de pilotage au sein de la Communauté:

a) appliquent dans la Communauté la résolution A.747(18) concernant le jaugeage des citernes à ballast séparé à bord des pétroliers adoptée le 4 novembre 1993 par l'assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) et dont l'annexe figure à l'annexe I du présent règlement, afin de promouvoir l'utilisation de pétroliers

▼B

équipés de citernes à ballast séparé, y compris celle de pétroliers à double coque ou d'une autre conception

ou

b) permettent que soit pratiqué dans la Communauté un système d'abattements sur les redevances demandées pour les pétroliers à ballast séparé, fondé sur un système d'abattements différent de celui prévu par la résolution A.747(18) mais qui s'en inspire.

Article 2

Le présent règlement s'applique aux pétroliers:

— qui sont équipés de citernes spécialement aménagées pour recevoir un ballast séparé,

— qui sont conçus, construits, adaptés, équipés et exploités comme des pétroliers à ballast séparé, y compris les pétroliers à double coque ou d'une autre conception,

— qui satisfont aux prescriptions de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires

et

— auxquels a été délivré un certificat international de jaugeage (1969).

Article 3

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «pétrolier»: un navire répondant à la définition de «pétrolier» visée à la règle 1 (4) de l'annexe I à MARPOL 73/78;

b) «ballast séparé»: un ballast répondant à la définition de «ballast séparé» visée à la règle 1 (17) de l'annexe I à MARPOL 73/78;

c) «citerne à ballast séparé»: une citerne destinée à recevoir exclusivement du ballast séparé;

d) «pétrolier à ballast séparé»: un pétrolier équipé de citernes à ballast séparé et certifié par les autorités de l'État du pavillon, ou par d'autres organismes habilités à le faire en son nom, comme étant un pétrolier équipé de citernes à ballast séparé. Cette conformité doit être clairement mentionnée par ces autorités dans le paragraphe approprié du supplément au certificat international de prévention de la pollution;

e) «pétrolier à double coque»: un pétrolier à ballast séparé construit conformément aux prescriptions de la règle 13 F(3) visée à l'annexe I à MARPOL 73/78;

f) «pétrolier d'une autre conception»: un pétrolier à ballast séparé construit conformément aux exigences de la règle 13F(4) et (5) de l'annexe I à MARPOL 73/78;

▼M1

g) «MARPOL 73/78»: la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, de 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 y afférent, dans leur version actualisée;

▼B

h) «autorités portuaires»: la personne, publique ou privée, qui perçoit des redevances des navires en échange de la mise à disposition d'installations et de la fourniture de services aux transports maritimes;

i) «autorités de pilotage»: la personne, publique ou privée, habilitée à fournir des services de pilotage aux transports maritimes;

j) «jauge brute»: les dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément aux dispositions de la convention internationale sur le jaugeage des navires, de 1969;

k) «jauge brute réduite»: le tonnage brut d'un pétrolier qui résulte de la différence entre la jauge brute de l'ensemble du navire et la jauge brute des citernes à ballast séparé, calculée conformément à la formule figurant à l'annexe I point 4 du présent règlement.

▼B

2. L'annexe II comporte les définitions données par MARPOL 73/78 aux termes visés au paragraphe 1 points a), b), e) et f).

Article 4

Aux fins du présent règlement, l'organisme compétent, lorsqu'il délivre le certificat international de jaugage (1969) à un pétrolier équipé de citernes à ballast séparé et jaugé conformément aux règles fixées par la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, insère, dans la rubrique «Observations», une déclaration allant dans le sens des dispositions de l'annexe I point 3 du présent règlement et précisant:

i) la jauge des citernes à ballast séparé du navire, cette jauge étant calculée conformément à la méthode et à la procédure fixées à l'annexe I point 4 du présent règlement

et

ii) la jauge brute réduite du navire.

Article 5

1. Lorsqu'elles déterminent, en totalité ou en partie sur la base de la jauge brute du navire, la redevance à acquitter par un pétrolier, les autorités portuaires et les autorités de pilotage déduisent la jauge des citernes à ballast séparé du pétrolier de manière à fonder leur calcul sur la jauge brute réduite telle qu'indiquée dans la rubrique «Observations» du certificat international de jaugeage (1969) du navire.

2. Au lieu de la formule visée au paragraphe 1, les autorités portuaires et les autorités de pilotage veillent à ce que la redevance applicable aux pétroliers relevant du présent règlement conformément à l'article 2 soit au moins inférieure de 17 % à celle qui est applicable aux pétroliers sans citernes à ballast séparé ayant la même jauge brute.

Les autorités portuaires et les autorités de pilotage qui, au 13 juin 1994, appliquent déjà un système de taux uniforme, tel que visé au premier alinéa, mais basé sur un pourcentage moins élevé, appliquent le chiffre de 17 % au moins, au plus tard le 1er janvier 1997.

3. Lorsque les redevances sont déterminées sur une base autre que la jauge brute, les autorités portuaires et les autorités de pilotage veillent à ce que les pétroliers à ballast séparé fassent l'objet d'un traitement qui ne soit pas moins favorable que celui qui leur serait appliqué si les redevances étaient calculées conformément aux paragraphes 1 ou 2.

4. À l'égard des pétroliers à ballast séparé, quels qu'ils soient, les autorités portuaires et les autorités de pilotage n'appliquent qu'une seule des trois formules décrites aux paragraphes 1, 2 et 3.

Article 6

L'annexe I du présent règlement peut être modifiée, selon la procédure prévue à l'article 7, afin de tenir compte des modifications qui pourraient être apportées à la résolution A.747(18) de l'OMI et aux conventions internationales pertinentes qui seraient entrées en vigueur.

▼M1

Les modifications des instruments internationaux visés à l'article 3 peuvent être exclues du champ d'application du présent règlement en application de l'article 5 du règlement (CE) nº 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) ([1]).

Article 7

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par l'article 3 du règlement (CE) nº 2099/2002.

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

▼M1

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 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 Commission [1] s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

▼B

Article 8

1. Les États membres adoptent en temps utile, et en tout état de cause avant le 31 décembre 1995, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement.

Ces mesures concernent, entre autres, l'organisation, les procédures et les modalités des contrôles.

2. Les États membres communiquent chaque année à la Commission toutes les informations disponibles concernant l'application du présent règlement, y compris les infractions commises par leurs autorités portuaires et les autorités de pilotage.

3. Lorsque les États membres adoptent les mesures 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.

4. Les États membres informent immédiatement la Commission de toutes les dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par le présent règlement. La Commission en informe les autres États membres.

Article 9

1. La Commission fait chaque année le bilan de l'application du présent règlement sur la base des rapports qui lui ont été transmis par les États membres conformément aux dispositions de l'article 8.

2. La Commission présente un rapport d'évaluation sur l'application du système prévu à l'article 5 paragraphe 2 au Parlement européen et au Conseil avant le 31 décembre 1998.

Article 10

Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 1996.

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

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

▼B

ANNEXE I

Jaugeage des citernes à ballast séparé à bord des pétroliers

Pour favoriser l'emploi d'une base uniforme pour le jaugeage des citernes à ballast séparé à bord des pétroliers, il est recommandé aux administrations, aux organismes compétents pour délivrer des certificats internationaux et aux personnes qui perçoivent des redevances sur les pétroliers d'accepter les principes suivants.

1. Il est certifié que le navire est un pétrolier équipé de citernes à ballast séparé au paragraphe 5 du supplément au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, l'emplacement de ces citernes étant indiqué au paragraphe 5.2 de ce supplément.

2. Les citernes à ballast séparé sont les citernes utilisées exclusivement pour le transport de ballast séparé, tel que défini à la règle 1 (17) de l'annexe I de MARPOL 73/78. Les citernes à ballast séparé devraient être desservies par un circuit séparé de pompage et de tuyautages aménagé de manière à n'admettre que l'eau de mer et à ne rejeter le ballast qu'à la mer. Il ne devrait y avoir aucun raccordement entre les citernes à ballast séparé et le circuit d'eau douce. Aucune citerne à ballast séparé ne devrait être utilisée pour transporter une cargaison ou stocker des provisions de bord ou de l'équipement.

3. Sur le certificat international de jaugeage des navires (1969), il est porté, dans la rubrique «Observations», la mention suivante concernant la jauge des citernes à ballast séparé des pétroliers:

   «Les citernes à ballast séparé sont conformes aux dispositions de la règle 13 de l'annexe I de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif, et la jauge totale des citernes qui sont destinées exclusivement au transport de ballast séparé est de ….

   La jauge brute réduite qui devrait être utilisée pour le calcul des redevances fondées sur la jauge est de …».

4. La jauge totale des citernes à ballast séparé susmentionnées devrait être calculée selon la formule suivante:

   $K_1 \times V_b$

   Dans cette formule:

   K_1 = $0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (K_1 peut aussi être obtenu au moyen de la table donnée à l'appendice 2 de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires)

   V = volume total de tous les espaces fermés du navire exprimé en mètres cubes conformément à la définition donnée à la règle 3 de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires

   V_b = volume total des citernes à ballast séparé, calculé en mètres cubes conformément à la règle 6 de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

▼B

ANNEXE II

Définitions, reprises de MARPOL 73/78, des termes définis à l'article 3 paragraphe 1 points a), b), e) et f)

Point a)

Un «pétrolier» désigne un navire construit ou adapté principalement en vue de transporter des hydrocarbures en vrac dans ses espaces à cargaison et comprend les transporteurs mixtes et tout «navire-citerne pour produits chimiques» tel que défini à l'annexe II de la présente convention lorsqu'il transporte une cargaison totale ou partielle d'hydrocarbures en vrac.

Un «transporteur mixte» désigne un navire conçu pour transporter soit des hydrocarbures, soit des cargaisons solides en vrac.

Un «navire-citerne pour produits chimiques» désigne un navire construit ou adapté principalement en vue de transporter une cargaison de substances liquides nocives en vrac et comprend les «pétroliers» tels que définis à l'annexe I de la présente convention lorsqu'ils transportent une cargaison totale ou partielle de substances liquides nocives en vrac.

Point b)

Le «ballast séparé» désigne l'eau de ballast introduite dans une citerne complètement isolée des circuits de la cargaison d'hydrocarbures et du combustible liquide et réservée en permanence au transport de ballast, ou au transport de ballast ou de cargaison autres que des hydrocarbures ou des substances nocives au sens des diverses définitions données dans les annexes de la présente convention.

Point e)

Un «pétrolier à double coque» désigne un pétrolier dont les citernes à cargaison sont protégées, sur la totalité de leur longueur, par des citernes à ballast ou des espaces autres que des citernes à cargaison et des soutes à combustible.

Point f)

Un «pétrolier d'une autre conception» désigne:

— un pétrolier conçu de telle manière que la pression de la cargaison et des vapeurs qui s'exerce sur le bordé de fond, lorsque celui-ci constitue une cloison unique entre la cargaison et la mer, ne dépasse pas la pression hydrostatique extérieure de l'eau,

— un pétrolier conçu selon d'autres méthodes, à condition que celles-ci assurent au moins le même degré de protection contre la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement et qu'elles soient approuvées dans leur principe par le comité de protection du milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI).