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

►B RÈGLEMENT (CE) Nº 417/2002 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 18 février 2002

relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) nº 2978/94 du Conseil

(JO L 64 du 7.3.2002, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►M1	Règlement (CE) nº 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002	L 324	1	29.11.2002
►M2	Règlement (CE) nº 1726/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003	L 249	1	1.10.2003

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 417/2002 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 18 février 2002

relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) nº 2978/94 du Conseil

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

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

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

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

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

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

considérant ce qui suit:

(1) 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, à sa flore et à d'autres ressources marines.

(3) Dans sa communication «Pour une politique commune de la sécurité maritime», 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.

(4) Dans sa résolution sur une politique commune de la sécurité maritime ([5]), le Parlement européen a accueilli favorablement la communication de la Commission et a notamment appelé à une action en vue d'améliorer les normes de sécurité des navires-citernes.

(5) Par sa résolution du 8 juin 1993 sur une politique commune de la sécurité maritime ([6]), le Conseil a entièrement soutenu les objectifs de la communication de la Commission.

(6) Dans sa résolution adoptée le 20 janvier 2000 sur la marée noire en France, le Parlement européen a demandé à la Commission de tout mettre en œuvre pour avancer la date à partir de laquelle les pétroliers doivent être équipés d'une double coque.

(7) L'Organisation maritime internationale (OMI) a établi, par la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973 et par le protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), des règles de prévention de la pollution, adoptées au niveau international, qui concernent la conception et l'exploitation des pétroliers. Les États membres sont parties à MARPOL 73/78.

([1]) JO C 212 E du 25.7.2000, p. 121 et JO C 154 E du 29.5.2001, p. 41.
([2]) JO C 14 du 16.1.2001, p. 22.
([3]) JO C 22 du 24.1.2001, p. 19.
([4]) Avis du Parlement européen du 30 novembre 2000 (JO C 228 du 13.8.2001, p. 140), position commune du Conseil du 7 août 2001 (JO C 307 du 31.10.2001, p. 41) et décision du Parlement européen du 13 décembre 2001.
([5]) JO C 91 du 28.3.1994, p. 301.
([6]) JO C 271 du 7.10.1993, p. 1.

▼B

(8) Conformément à l'article 3, paragraphe 3, de MARPOL 73/78, cette convention ne s'applique pas aux navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par un État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

(9) 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 les modifications apportées en 1992 à la convention MARPOL 73/78, par lesquelles 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, assureront un degré plus élevé de protection contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement.

(10) Il est dans l'intérêt de la Communauté d'adopter des mesures visant à garantir que les pétroliers qui entrent dans les ports ou les terminaux en mer relevant de la juridiction des États membres et que les pétroliers battant pavillon des États membres se conforment à la règle 13G de l'annexe I de MARPOL 73/78, telle que révisée en 2001 par la résolution MEPC 95(46), afin de réduire les risques de pollution accidentelle des eaux européennes par les hydrocarbures.

(11) Le 6 mars 1992, l'OMI a apporté des modifications à la convention MARPOL 73/78, qui sont entrées en vigueur le 6 juillet 1993. Les mesures adoptées, qui imposent la double coque ou le respect 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 modifications comprennent aussi un plan, qui est entré en vigueur le 6 juillet 1995, prévoyant l'introduction progressive des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque livrés avant cette date. Les pétroliers livrés avant le 1er juin 1982 doivent se conformer aux prescriptions en question au plus tard 25 ans, et dans certains cas 30 ans, après la date de leur livraison. Ces pétroliers à simple coque existants ne pourraient plus être exploités au-delà de 2007 et, dans certains cas, de 2012, à moins qu'ils ne se conforment aux prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes fixées par la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78. Pour les pétroliers à simple coque existants qui ont été livrés après le 1er juin 1982 ou ceux qui, livrés avant cette date, ont été adaptés pour être conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 relatives aux citernes à ballast séparé et à leur localisation défensive, cette échéance sera atteinte au plus tard en 2026.

(12) Lors de sa 46e session, le 27 avril 2001, le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a adopté la résolution MEPC 95(46) apportant de nouvelles modifications importantes à la règle 13G de l'annexe I de MARPOL 73/78. Cette résolution, qui entre en vigueur le 1er septembre 2002, introduit un nouveau programme de retrait accéléré des pétroliers à simple coque. Les nouvelles échéances auxquelles les pétroliers doivent se conformer à la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78 dépendent de la taille et de l'âge du navire. Dans ce programme, les pétroliers sont, par conséquent, répartis en trois catégories selon leur tonnage, leur construction et leur catégorie. Toutes ces catégories, y compris la plus petite (3), sont importantes dans les échanges intracommunautaires.

(13) La date ultime à laquelle un pétrolier à simple coque doit être retiré est la date anniversaire de la livraison du navire, selon un calendrier s'échelonnant de 2003 à 2007 pour les pétroliers de la catégorie 1 et à 2015 pour les pétroliers des catégories 2 et 3.

(14) La règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 73/78 maintient l'exigence pour les pétroliers de la catégorie 1 d'avoir, après 25

▼B

ans, des citernes latérales ou des espaces de double fond dans les emplacements défensifs, qui ne soient pas utilisés pour le transport de pétrole, ou d'opérer uniquement avec un chargement hydrostatiquement équilibré.

(15) La même règle prévoit une nouvelle disposition selon laquelle l'exploitation des pétroliers des catégories 1 et 2 ne peut être poursuivie au-delà de la date anniversaire de leur livraison, respectivement en 2005 et 2010, que s'ils satisfont au système d'évaluation de l'état du navire (CAS) adopté le 27 avril 2001 par l'OMI dans la résolution MEPC 94(46). Le système CAS oblige l'administration de l'État du pavillon à délivrer une déclaration de conformité et à participer aux procédures d'inspection du CAS.

(16) Le paragraphe 5 de ladite règle permet à titre exceptionnel aux pétroliers des catégories 2 et 3 d'opérer, dans certaines circonstances, au-delà de la date limite de leur retrait. Le paragraphe 8 b) de ladite règle donne aux parties à la convention MARPOL 73/78 le droit d'interdire aux pétroliers bénéficiant de cette dérogation d'entrer dans les ports ou terminaux en mer relevant de leur juridiction. Les États membres ont déclaré leur intention de recourir à ce droit. La décision d'utiliser ce droit doit être communiquée à l'OMI.

(17) Il importe d'assurer que les dispositions du présent règlement ne mettent pas en danger la sécurité de l'équipage et des pétroliers à la recherche d'un refuge ou d'un lieu sûr.

(18) Afin de permettre aux chantiers navals des États membres de réparer les pétroliers à simple coque, les États membres peuvent autoriser exceptionnellement ces pétroliers à entrer dans leurs ports, à condition qu'ils ne transportent aucune cargaison.

(19) Certaines dispositions du présent règlement devraient pouvoir être modifiées afin de les mettre en conformité avec les instruments internationaux adoptés, modifiés ou entrés en vigueur après l'entrée en vigueur du présent règlement, sans élargir son champ d'application. Ces modifications devraient être arrêtées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 définissant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([1]).

(20) 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 relatives aux citernes à ballast séparé et à leur localisation défensive, et du fait que cela est très pertinent pour les pétroliers de la catégorie 1, il n'y a aucune raison de maintenir au-delà de 2007 le système de tarification différenciée établi par le règlement (CE) n° 2978/94 ([2]) pour ces pétroliers et les pétroliers qui sont conformes auxdites prescriptions; il convient, par conséquent, d'abroger le règlement (CE) n° 2978/94,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif

Le présent règlement a pour objectif d'établir un plan d'introduction accélérée pour l'application aux pétroliers à simple coque des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78 ►**M2** , et d'interdire

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

([2]) Règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil du 21 novembre 1994 concernant la mise en œuvre de la résolution A.747(18) de l'OMI relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé (JO L 319 du 12.12.1994, p. 1).

▼B

le transport à destination ou au départ de ports des États membres de produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque ◄.

Article 2

Champ d'application

▼M2

1. Le présent règlement s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes:

— entrant, dans un port ou dans un terminal en mer relevant de la juridiction d'un État membre, quittant ces sites ou jetant l'ancre dans une zone relevant de la juridiction d'un État membre, quel que soit le pavillon sous lequel ils naviguent,

— battant le pavillon d'un État membre.

Aux fins de l'article 4, paragraphe 3, le présent règlement s'applique aux pétroliers d'une capacité égale ou supérieure à 600 tonnes de port en lourd.

▼B

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par un État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Les États membres s'efforcent, dans la mesure où cela est raisonnable et possible, de respecter le présent règlement pour les navires visés dans le présent paragraphe.

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, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif ►M1 dans leur version actualisée ◄;

2) «règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 73/78», les modifications apportées à la règle 13G de l'annexe I MARPOL 73/78 et au supplément au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, telles qu'elles ont été adoptées par la résolution MEPC 94(46) du 27 avril 2001 qui entre en vigueur le 1er septembre 2002;

3) «pétrolier», un pétrolier tel qu'il est défini dans la règle 1 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78;

4) «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;

5) «pétrolier neuf», un pétrolier neuf tel qu'il est défini dans la règle 1 (26) de l'annexe I de MARPOL 73/78;

6) «pétrolier de la catégorie 1», un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison, et un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés ci-dessus, qui ne satisfait pas aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs et définies dans la règle 1(26) de l'annexe I de MARPOL 73/78;

7) «pétrolier de la catégorie 2», un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison, et un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés ci-dessus, qui satisfait aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs et définies dans la règle 1(26) de l'annexe I de MARPOL 73/78;

▼B

8) «pétrolier de la catégorie 3», un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes, mais inférieur aux chiffres spécifiés dans les définitions 6 et 7;

9) «pétrolier à simple coque», un pétrolier qui n'est pas conforme aux prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78;

▼M2

10) «pétrolier à double coque», un pétrolier qui est conforme aux prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes à la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78. Un pétrolier qui satisfait aux dispositions du paragraphe 1, point c), de la règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 73/78 est aussi considéré comme un pétrolier à double coque;

▼B

11) «âge», l'âge du navire, exprimé en nombre d'années à partir de la date de sa livraison;

12) «huile diesel lourde», l'huile diesel telle que définie dans la règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 73/78;

13) «fuel-oil», les distillats lourds ou les résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits tels que définis dans la règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 73/78;

▼M2

14) «produits pétroliers lourds»:

a) les produits pétroliers bruts ayant une densité, à une température de 15 ºC, de plus de 900 kg/m^3 ([1]);

b) les fiouls ayant une densité, à une température de 15 ºC, de plus de 900 kg/m^3 ou une viscosité cinématique, à une température de 50 ºC, de plus de 180 mm^2/s ([2]);

c) le bitume et le goudron et leurs émulsions.

▼B

Article 4

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

1. Aucun pétrolier n'est autorisé à battre le pavillon d'un État membre et aucun pétrolier, quel que soit son pavillon, n'est autorisé à entrer dans les ports ou les terminaux en mer relevant de la juridiction d'un État membre après la date anniversaire de la livraison du navire au cours de l'année indiquée ci-après, sauf s'il s'agit d'un pétrolier à double coque:

▼M2

a) pour les pétroliers de la catégorie 1:

— 2003 pour les navires livrés en 1980 ou avant,
— 2004 pour les navires livrés en 1981,
— 2005 pour les navires livrés en 1982 ou après;

b) pour les pétroliers des catégories 2 et 3:

— 2003 pour les navires livrés en 1975 ou avant,
— 2004 pour les navires livrés en 1976,
— 2005 pour les navires livrés en 1977,
— 2006 pour les navires livrés en 1978 et 1979,
— 2007 pour les navires livrés en 1980 et 1981,
— 2008 pour les navires livrés en 1982,
— 2009 pour les navires livrés en 1983,
— 2010 pour les navires livrés en 1984 ou après.

([1]) Ce qui correspond à un degré API inférieur à 25,7.
([2]) Ce qui correspond à une viscosité cinématique supérieure à 180 cSt.

▼M2

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les pétroliers des catégories 2 ou 3 qui disposent uniquement de doubles fonds ou de doubles bordages non utilisés pour le transport du pétrole et s'étendant sur toute la longueur de la citerne de cargaison ou qui disposent d'espaces à double coque non utilisés pour le transport du pétrole et s'étendant sur toute la longueur de la citerne de cargaison, mais qui ne remplissent pas les conditions d'exemption des dispositions du paragraphe 1, point c), de la règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 73/78, peuvent demeurer en service au-delà de la date visée au paragraphe 1, sans dépasser cependant l'anniversaire de la livraison du navire en 2015 ou le jour où le navire atteint l'âge de 25 ans — calculé d'après la date de livraison — la date à retenir étant celle qui se présente en premier.

3. Aucun pétrolier transportant des produits pétroliers lourds, quel que soit son pavillon, n'est autorisé à entrer dans les ports ou les terminaux en mer relevant de la juridiction d'un État membre, à quitter ces sites ou à jeter l'ancre dans une zone relevant de la juridiction d'un État membre, sauf s'il s'agit d'un pétrolier à double coque.

4. Les pétroliers utilisés exclusivement dans les ports et dans la navigation intérieure peuvent être exonérés de l'obligation visée au paragraphe 3 s'ils sont dûment autorisés conformément à la législation relative à la navigation intérieure.

5. Les pétroliers ayant un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes se conforment aux dispositions du paragraphe 3 au plus tard à la date anniversaire de leur livraison en 2008.

6. Jusqu'au 21 octobre 2005, un État membre peut, lorsque les conditions de gel requièrent l'utilisation d'un navire renforcé contre la glace, autoriser un pétrolier à simple coque transportant des produits pétroliers lourds, renforcé contre la glace et équipé d'un double fond non utilisé pour le transport de pétrole et s'étendant sur toute la longueur de la citerne de cargaison, à entrer dans un port ou dans un terminal en mer relevant de sa juridiction, ou à quitter ces sites, ou à jeter l'ancre dans une zone relevant de sa juridiction, à condition que les produits pétroliers lourds ne soient transportés que dans les citernes centrales du pétrolier.

Article 5

Conformité des navires des catégories 2 et 3 avec le système d'évaluation de l'état du navire

Un pétrolier à simple coque âgé de plus de 15 ans n'est pas autorisé, quel que soit son pavillon, à entrer dans les ports ou les terminaux en mer relevant de la juridiction d'un État membre, à quitter ces sites ou à jeter l'ancre dans une zone relevant de la juridiction d'un État membre après la date anniversaire de la livraison du navire, en 2005 pour les navires des catégories 2 et 3, sauf s'il satisfait au système d'évaluation de l'état du navire visé à l'article 6.

Article 6

Système d'évaluation de l'état du navire

Aux fins de l'article 5, le système d'évaluation de l'état du navire adopté par la résolution MEPC 94 (46) du 27 avril 2001 s'applique dans sa version modifiée.

▼B

Article 7

Date ultime

Au-delà de la date anniversaire de la livraison du navire en 2015:

— la poursuite de l'exploitation, conformément au point 5 de la règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 72/78, des pétroliers des catégories 2 et 3 battant le pavillon d'un État membre et

— l'entrée dans les ports ou les terminaux en mer relevant de la juridiction d'un État membre d'autres pétroliers des catégories 2 et 3 indépendamment du fait qu'ils continuent à opérer sous le pavillon d'un État tiers conformément au point 5 de la règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 73/78,

ne seront plus autorisées.

Article 8

Dérogations pour les navires en difficulté ou à réparer

▼M2

1. Par dérogation aux articles 4, 5 et 7, l'autorité compétente d'un État membre peut, sous réserve des dispositions nationales, autoriser, dans des circonstances exceptionnelles, un navire particulier à entrer dans les ports ou les terminaux en mer relevant de sa juridiction, à quitter ces sites ou à jeter l'ancre dans une zone relevant de sa juridiction lorsque:

▼B

— un pétrolier est en difficulté ou à la recherche d'un refuge,

— un pétrolier non chargé se dirige vers un port pour y être réparé.

2. Les États membres informent, en temps utile, mais avant le 1er septembre 2002, la Commission des dispositions de droit interne qu'ils appliqueront dans les circonstances visées au paragraphe 1. La Commission en informe les autres États membres.

Article 9

Notification à l'OMI

1. La présidence du Conseil, agissant au nom des États membres, et la Commission informent conjointement l'OMI 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.

2. Chaque État membre informe l'OMI de sa décision de refuser, selon l'article 7 du présent règlement, aux pétroliers opérant conformément aux dispositions du point 5 de la règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 73/78 d'entrer dans les ports ou les terminaux en mer relevant de sa juridiction, sur la base du point 8 (b) de la règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 73/78.

3. Chaque État membre notifie à l'OMI sa décision d'autoriser, de suspendre, d'annuler ou de refuser l'exploitation d'un pétrolier de la catégorie 1 ou 2 autorisé à battre son pavillon conformément à l'article 5, sur la base du point 8 (a) de la règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 73/78.

Article 10

Procédure de comité

▼M1

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 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].

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

▼B

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, compte tenu 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.

Article 11

Procédure de modification

Les références dans les articles du présent règlement aux règles de l'annexe I de MARPOL 73/78 et aux résolutions MEPC 94(46) et 95(46) sont, le cas échéant, modifiées en conformité avec la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, afin d'aligner les références sur les modifications de ces règles et résolutions adoptées par l'OMI, dans la mesure où ces modifications n'élargissent pas le champ d'application du présent règlement.

▼M1

Les modifications apportées à l'instrument international visé à l'article 3, point 1, peuvent être exclues du champ d'application du présent règlement en application de l'article 5 du règlement (CE) nº 2099/2002.

▼B

Article 12

Abrogation

Le règlement (CE) nº 2978/94 est abrogé le 31 décembre 2007.

Article 13

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable à partir du 1er septembre 2002.

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