

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers

(2000/C 311 E/17)

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

COM(2000) 179 final — 2000/0121(COD)

(Présentée par la Commission le 22 mai 2000)

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

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

considérant ce qui suit:

- (1) Étant donné le nombre élevé d'accidents de navigation concernant des navires vraquiers, et des pertes en vies humaines qui y sont associées, de nouvelles mesures doivent être prises en vue de renforcer la sécurité dans les transports maritimes.
- (2) Des évaluations des causes des pertes de navires vraquiers font apparaître que le chargement et le déchargement de cargaisons solides en vrac, si ces opérations ne sont pas exécutées correctement, peuvent contribuer à des pertes de vraquiers, soit du fait de contraintes excessives sur la structure du navire, soit en raison d'avaries mécaniques des éléments de structure dans les cales à cargaison. La sécurité des vraquiers peut être renforcée par l'adoption de mesures visant à réduire le risque d'avaries de structure et de pertes dues à l'exécution incorrecte d'opérations de chargement ou de déchargement.
- (3) Au niveau international, l'Organisation maritime internationale (OMI), dans le cadre de diverses résolutions de son assemblée, a adopté des recommandations relatives à la sécurité des vraquiers, notamment en ce qui concerne les questions liées à l'interface navire/port en général et lors des opérations de chargement et de déchargement en particulier.
- (4) L'OMI a adopté, dans sa résolution A.862(20), un recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers (ci-après dénommé: «recueil BLU»), et a prié instamment les gouvernements contractants de mettre en œuvre ce recueil dès que possible et d'informer l'OMI de tout cas de non respect de ces règles. L'OMI a en outre prié les gouvernements contractants sur le territoire desquels se trouvent des terminaux de chargement et de déchargement de cargaisons solides en vrac de mettre en place des règlements portuaires assurant

l'application d'une série de principes essentiels nécessaires pour la mise en œuvre de ce recueil.

- (5) L'incidence des opérations de chargement et de déchargement sur la sécurité des vraquiers a, compte tenu du caractère planétaire des échanges par vraquiers secs, des implications transfrontières. Le développement d'actions visant à prévenir le naufrage de vraquiers en raison de pratiques incorrectes de chargement et de déchargement sera mieux réalisé au niveau communautaire, les États membres ne pouvant prendre isolément des mesures adéquates et efficaces.
- (6) L'action au niveau communautaire est la plus efficace pour établir des exigences et des procédures harmonisées aux fins de l'application des recommandations de l'OMI formulées dans la résolution A.862(20) de l'assemblée et dans le recueil BLU.
- (7) Conformément au principe de subsidiarité, tel qu'énoncé à l'article 5 du traité, une directive constitue l'instrument juridique approprié, car il établit un cadre pour l'application obligatoire et uniforme par les États membres des exigences et des procédures applicables au chargement et au déchargement sûrs des vraquiers secs tout en laissant à chaque État membre le libre choix des modalités de mise en œuvre les mieux adaptées à leur système national. Conformément au principe de proportionnalité, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis.
- (8) La protection des vraquiers et de leurs équipages peut être renforcée en réduisant les risques de chargement ou de déchargement incorrects. Cet objectif peut être atteint en établissant des procédures harmonisées de coopération et de communication entre le navire et le terminal et en définissant des critères d'aptitude applicables aux navires et aux terminaux.
- (9) Afin de renforcer la sécurité des vraquiers sans fausser le jeu de la concurrence, il convient d'appliquer des procédures et des critères d'aptitude harmonisés à tous les navires, quel que soit leur pavillon, et à tous les terminaux dans la Communauté où ces navires font escale aux fins du chargement ou du déchargement de cargaisons solides en vrac.
- (10) Il convient que les vraquiers faisant escale aux terminaux de chargement ou de déchargement de cargaisons solides en vrac soient aptes à ces opérations. Il convient également que les terminaux s'assurent de la conformité des vraquiers faisant escale aux critères d'aptitude définis dans le recueil BLU.

- (11) Les terminaux doivent être aptes à recevoir et à charger ou décharger les vraquiers faisant escale. À cette fin, ils doivent satisfaire aux critères d'aptitude définis dans le recueil BLU en ce qui concerne les postes à quai, les équipements de manutention et de pesage des cargaisons, les régimes de formation et les rythmes de travail du personnel.
- (12) Il convient que les terminaux, afin de renforcer la coopération et la communication avec le capitaine du navire sur les questions liées au chargement et au déchargement des cargaisons solides en vrac, nomment un représentant du terminal et remettent aux capitaines un manuel d'information sur les exigences applicables au terminal et au port, conformément aux dispositions du recueil BLU.
- (13) Le développement, la mise en œuvre et la maintenance d'un système d'assurance qualité par les terminaux doit permettre de garantir que les procédures de coopération et de communication et les opérations de chargement et de déchargement sont planifiées et exécutées conformément à un cadre harmonisé internationalement reconnu et pouvant faire l'objet d'audits. En vue de sa reconnaissance internationale, ce système de gestion de la qualité doit être fondé sur la série de normes ISO 9000 adoptée par l'Organisation internationale de normalisation.
- (14) Afin de garantir que les opérations de chargement et de déchargement sont soigneusement préparées, convenues et conduites de manière à éviter qu'elles menacent la structure du navire, il convient que les responsabilités du capitaine et du représentant du terminal soient fixées conformément aux dispositions pertinentes de la convention SOLAS, de la résolution A.862(20) de l'assemblée de l'OMI et du recueil BLU. Il convient à cette même fin de définir des procédures pour la préparation, l'adoption d'un commun accord et la conduite des opérations de chargement ou de déchargement, sur la base des dispositions des instruments internationaux précités.
- (15) Étant donné l'intérêt général qu'il y a pour la Communauté à dissuader les navires inférieurs aux normes de fréquenter ses ports, la responsabilité du représentant du terminal doit inclure l'obligation de notifier aux autorités de contrôles par l'État du port toute anomalie présumée à bord d'un vraquier de nature à menacer la sécurité des opérations de chargement ou de déchargement.
- (16) Il est nécessaire que les autorités compétentes des États membres aient le pouvoir d'empêcher ou de faire cesser les opérations de chargement ou de déchargement lorsque la sécurité du navire ou de l'équipage est menacée. Ces autorités doivent également intervenir dans l'intérêt de la sécurité en cas de désaccord entre le capitaine et le représentant du terminal sur l'application de ces procédures.
- (17) Il est nécessaire de fixer des procédures propres à garantir que les avaries de navires survenant lors des opérations de chargement et de déchargement soient notifiées et réparées si nécessaire. Dans le cas où ces avaries pourraient nuire à la sécurité ou la navigabilité du navire, il convient que la décision concernant la nécessité et l'urgence de réparations soit prise par les autorités de contrôle par l'État du port en consultation avec l'administration de l'État du pavillon. Étant donné l'expertise technique nécessaire pour prendre cette décision, ces autorités doivent avoir le droit de recourir à un organisme agréé pour entreprendre l'inspection de l'avarie et émettre un avis sur la nécessité de procéder à des réparations.
- (18) Les mesures prévues par la présente directive doivent être accompagnées de la mise en place d'un système de surveillance dans les États membres, comprenant des visites inopinées au cours des opérations de chargement ou de déchargement. L'établissement de rapports sur les résultats de cette surveillance fournira des informations précieuses sur l'efficacité des exigences et des procédures harmonisées fixées par la présente directive.
- (19) L'OMI, dans sa résolution A.797(19) relative à la sécurité des navires transportant des cargaisons solides en vrac, invitait les autorités de l'État du port à apporter la confirmation que les terminaux de chargement et de déchargement de cargaisons solides en vrac satisfont aux recueils de règles et aux recommandations de l'OMI en matière de coopération navire/terre. La notification à l'OMI de l'adoption de la présente directive constituera une réponse appropriée à cette demande, en même temps qu'un signal clair en direction de la communauté maritime internationale indiquant l'engagement de la Communauté dans le soutien aux efforts déployés au niveau international en vue de renforcer la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers.
- (20) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive étant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 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⁾, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision.
- (21) Certaines dispositions de la présente directive doivent pouvoir être modifiées selon ladite procédure afin de les mettre en conformité avec les instruments internationaux et communautaires adoptés, modifiés ou entrés en vigueur après l'entrée en vigueur de la présente directive et aux fins de la mise en œuvre des procédures fixées par la présente directive, sans élargir son champ d'application.
- (22) Les dispositions de la directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail ⁽²⁾ et ses directives spécifiques pertinentes s'appliquent entièrement au travail relatif au chargement et au déchargement des vraquiers,

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 183 du 29.6.1989, p. 1.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

L'objet de la présente directive est de renforcer la sécurité des vraquiers faisant escale aux terminaux de la Communauté pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac, en réduisant les risques de contraintes excessives et d'avarie de structure du navire au cours du chargement ou du déchargement, par l'établissement:

- 1) de critères d'aptitude applicables à ces navires et terminaux, et
- 2) de procédures harmonisées de coopération et de communication entre ces navires et terminaux.

Article 2

Champ d'application

La présente directive s'applique:

- 1) à tous les vraquiers, quel que soit leur pavillon, faisant escale à un terminal pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac;
- 2) à tous les terminaux situés sur le territoire des États membres.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «conventions internationales», les conventions définies à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 95/21/CE du Conseil ⁽¹⁾, telles qu'en vigueur;
- 2) «convention SOLAS de 1974», la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents, tels qu'en vigueur;
- 3) «recueil BLU», le recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers, tel qu'il figure à l'annexe de la résolution A.862(20) de l'assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, telle que modifiée;

- 4) «vraquier», un vraquier tel que défini dans la règle IX/1.6 de la convention SOLAS de 1974, dans l'interprétation de la résolution 6 de la conférence SOLAS de 1997, à savoir

- un navire comptant un seul pont, des citernes supérieures et des citernes latérales en trémies dans ses espaces à cargaison et qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac; ou
- un minéralier, c'est-à-dire un navire de mer à un seul pont comportant deux cloisons longitudinales et un double fond sous toute la tranche de la cargaison, qui est destiné au transport de minerais dans les cales centrales uniquement; ou
- un transporteur mixte tel que défini dans la règle II-2/3.27 de la convention SOLAS de 1974;

- 5) «cargaison sèche en vrac» ou «cargaison solide en vrac», les cargaisons solides en vrac telles que définies dans la règle XII/1.4 de la convention SOLAS de 1974;

- 6) «grains», les grains, tels que définis à la règle VI/8.2 de la convention SOLAS, de 1974;

- 7) «terminal», toute installation fixe, flottante ou mobile équipée et utilisée pour le chargement ou le déchargement de cargaisons sèches en vrac dans des vraquiers;

- 8) «exploitant de terminal», le propriétaire d'un terminal, ou tout organisme ou personne assumant la responsabilité de l'exploitation du terminal au nom du propriétaire;

- 9) «représentant du terminal», une personne nommée par l'exploitant du terminal et qui a la responsabilité globale et l'autorité pour la conduite des opérations de chargement et de déchargement effectuées par le terminal pour le compte d'un vraquier;

- 10) «capitaine», le capitaine qui a le commandement d'un vraquier, ou un officier du navire chargé par le capitaine des opérations de chargement et de déchargement;

- 11) «organisme agréé», un organisme agréé conformément à l'article 4 de la directive 94/57/CE du Conseil ⁽²⁾;

- 12) «administration de l'État du pavillon», les autorités compétentes de l'État dont le vraquier a droit de battre le pavillon;

- 13) «autorité de contrôle par l'État du port», l'autorité compétente d'un État membre habilitée à exercer les dispositions relatives au contrôle prévues dans la directive 95/21/CE;

- 14) «autorité compétente», une autorité publique nationale, régionale ou locale d'un État membre habilitée par la législation nationale à mettre en œuvre et faire appliquer les dispositions de la présente directive;

⁽¹⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1.

⁽²⁾ JO L 319, 12.12.1994, p. 20.

- 15) «renseignements sur la cargaison», les renseignements requis aux termes de la règle VI/2 de la convention SOLAS de 1974;
- 16) «plan de chargement ou de déchargement», un plan tel que visé à la règle VI/7.3 de la convention SOLAS de 1974 et établi selon le modèle figurant à l'appendice 2 du recueil BLU;
- 17) «liste de contrôle de sécurité navire/terre», la liste de contrôle de sécurité navire/terre visée à la section 4 du recueil BLU et établie selon le modèle figurant à l'appendice 3 de ce recueil;
- 18) «déclaration relative à la densité de la cargaison solide en vrac», les informations sur la densité de la cargaison qui doivent être fournies en application de la règle XII/10 de la convention SOLAS de 1974.

Article 4

Exigences concernant l'aptitude des vraquiers

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les exploitants de terminaux vérifient l'aptitude des vraquiers au chargement et au déchargement de cargaisons solides en vrac en contrôlant la conformité aux dispositions de l'annexe I.

Article 5

Exigences concernant l'aptitude des terminaux

Les États membres veillent à ce que les terminaux:

- 1) respectent les dispositions de l'annexe II;
- 2) nomment un représentant du terminal pour chaque vraquier faisant escale au terminal pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac;
- 3) préparent des manuels d'information indiquant les exigences du terminal et des autorités compétentes ainsi que les renseignements concernant le port et le terminal figurant sur la liste de l'appendice 1 du recueil BLU, et mettent ces manuels à la disposition des capitaines de vraquiers faisant escale au terminal pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac;
- 4) élaborent, mettent en œuvre et maintiennent un système de gestion de la qualité certifié conformément aux normes ISO 9001:2000 et faisant l'objet d'audits selon les orientations de la norme ISO 10011:1991.

Article 6

Responsabilités des capitaines et des représentants de terminaux

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les principes suivants concernant les responsabilités des capitaines et des représentants de terminaux soient respectés et appliqués:

- 1) Responsabilités du capitaine:
 - a) le capitaine est responsable à tout moment du chargement et du déchargement sûrs du vraquier dont il a la charge;
 - b) le capitaine indique au terminal suffisamment à l'avance l'heure d'arrivée probable de son navire, ainsi que les renseignements visés à l'annexe III;
 - c) avant tout chargement de cargaison solide en vrac, le capitaine s'assure d'avoir reçu les renseignements concernant la cargaison requis par la règle VI/7.2 de la convention SOLAS de 1974, et si nécessaire une déclaration relative à la densité de la cargaison. Ces renseignements sont inscrits dans le formulaire de déclaration concernant la cargaison figurant à l'appendice 5 du recueil BLU;
 - d) avant le commencement et au cours du chargement ou du déchargement, le capitaine s'acquitte des obligations visées à l'annexe IV.
- 2) Responsabilités du représentant du terminal:
 - a) à la réception de la notification initiale de l'heure d'arrivée probable du navire, le représentant du terminal fournit au capitaine les informations visées à l'annexe V;
 - b) le représentant du terminal s'assure que le capitaine a été avisé dès que possible des informations contenues dans la déclaration relative à la cargaison;
 - c) le représentant du terminal notifie sans délai à l'autorité de contrôle de l'État du port les anomalies constatées à bord d'un vraquier qui sont de nature à menacer la sécurité du chargement ou du déchargement de cargaisons solides en vrac;
 - d) avant le commencement du chargement ou du déchargement, le représentant du terminal s'acquitte des obligations visées à l'annexe VI.

Article 7

Procédures entre les vraquiers et les terminaux

Les États membres veillent à ce que les procédures suivantes soient appliquées aux fins du chargement ou du déchargement de cargaisons solides en vrac sur des vraquiers:

- 1) Avant le chargement ou le déchargement de cargaisons solides en vrac, le capitaine doit convenir avec le représentant du terminal d'un plan de chargement ou de déchargement conforme aux dispositions de la règle VI/7.3 de la convention SOLAS de 1974. Le plan de chargement ou de déchargement est élaboré conformément au modèle figurant à l'appendice 2 du recueil BLU; le capitaine et le représentant du terminal confirment leur accord en signant le plan. Toute modification du plan est préparée, acceptée et convenue par les deux parties sous forme d'un plan révisé. Le plan de chargement ou de déchargement approuvé, ainsi que toute révision ultérieure, est conservé à bord du navire et au terminal pendant une période de six mois, et une copie est déposée auprès de l'autorité compétente.
- 2) Avant le commencement du chargement ou du déchargement, la liste de contrôle de sécurité navire/terre est complétée et signée par le capitaine et le représentant du terminal, conformément aux orientations de l'appendice 4 du recueil BLU.
- 3) Une communication effective entre le navire et le terminal est établie et maintenue tout au long de l'opération, permettant une réponse aux demandes de renseignement concernant le processus de chargement ou de déchargement et une réaction rapide dans le cas où le capitaine ou le représentant du terminal ordonne l'arrêt des opérations de chargement ou de déchargement.
- 4) Le capitaine et le représentant du terminal conduisent les opérations de chargement ou de déchargement conformément au plan convenu. Le représentant du terminal est responsable du chargement ou du déchargement de la cargaison solide en vrac conformément à l'ordre des cales, aux quantités et à la cadence de chargement ou de déchargement indiqués dans le plan. Il ne s'écarte pas du plan de chargement ou de déchargement convenu, sauf consultation préalable et accord écrit du capitaine.
- 5) À l'issue du chargement ou du déchargement, le capitaine et le représentant du terminal conviennent par écrit que le chargement ou le déchargement a été exécuté conformément au plan, y compris toute variation décidée d'un commun accord. Dans le cas du déchargement, il est joint à cet accord écrit un document attestant que les cales à cargaison ont été vidées et nettoyées conformément aux exigences du capitaine, et indiquant toute avarie éventuelle ainsi que, le cas échéant, les réparations effectuées.

Article 8

Rôle des autorités compétentes

1. Les États membres veillent à ce que, sans préjudice des droits et obligations du capitaine prévus à la règle VI/7.7 de la convention SOLAS de 1974, leurs autorités compétentes aient

le droit d'empêcher ou de faire cesser les opérations de chargement ou de déchargement des cargaisons solides en vrac lorsqu'il est signalé que la sécurité du navire est menacée par ces opérations.

2. En cas de désaccord entre le capitaine et le représentant du terminal sur l'application des procédures prévues à l'article 7, l'autorité compétente intervient, en cas de besoin, dans l'intérêt de la sécurité et/ou de l'environnement marin.

Article 9

Réparation des avaries survenues au cours du chargement ou du déchargement

1. Si une avarie de la structure ou des équipements du navire survient au cours du chargement ou du déchargement, elle est signalée par le représentant du terminal au capitaine, et si nécessaire, réparée.
2. Si l'avarie est susceptible de nuire à la structure ou à l'étanchéité de la coque, ou aux machines et systèmes auxiliaires essentiels du navire, l'administration de l'État du pavillon, ou un organisme agréé par lui et agissant en son nom, ainsi que l'autorité de contrôle par l'État du port sont informées de la situation, afin de statuer sur la nécessité d'une réparation immédiate ou sur la possibilité de son report. La décision est prise par l'autorité de contrôle de l'État du port, en tenant compte de l'avis de l'administration de l'État du pavillon ou de l'organisme agréé par lui et agissant en son nom.
3. Aux fins de la décision visée au paragraphe 2, l'autorité de contrôle par l'État du port peut recourir à un organisme agréé pour entreprendre l'inspection de l'avarie et émettre un avis sur la nécessité d'une réparation immédiate ou la possibilité de son report.

Article 10

Surveillance et établissement de rapports

1. Les États membres s'assurent régulièrement que les terminaux satisfont aux exigences de l'article 5; paragraphe 1, de l'article 6, paragraphe 2 et de l'article 7. Cette surveillance comprend l'exécution de visites inopinées au cours des opérations de chargement et de déchargement.
2. Les États membres remettent tous les deux ans à la Commission un rapport sur les résultats de la surveillance. Le rapport contient également une évaluation de l'efficacité des procédures harmonisées pour la coopération et la communication entre les vraquiers et les terminaux prévues dans la présente directive. Ce rapport est transmis au plus tard le 30 avril de l'année qui suit les deux années de la période de référence du rapport.

*Article 11***Notification à l'OMI**

Le Parlement européen, le Conseil et la Commission informent l'OMI de l'adoption de la présente directive, en faisant référence au paragraphe 1.7 de l'annexe à la résolution A.797(19) de l'OMI du 23 novembre 1995 concernant la sécurité des navires transportant des cargaisons solides en vrac.

*Article 12***Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué à l'article 12, paragraphe 1 de la directive 93/75/CEE ⁽¹⁾.

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 7, paragraphe 3, et de l'article 8 de celle-ci.

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

*Article 13***Procédure de modification**

1. Les définitions, les références aux conventions et recueils internationaux ainsi qu'aux résolutions et circulaires de l'OMI, aux normes ISO et aux instruments communautaires, ainsi que leurs annexes, peuvent être modifiées, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, afin de les mettre en conformité avec les instruments internationaux et communautaires adoptés, modifiés ou entrés en vigueur après l'adoption de la présente directive, dans la mesure où le champ d'application de la présente directive n'est pas élargi.

2. Conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, des dispositions peuvent être adoptées et incorporées à l'article 7 et dans les annexes aux fins de la mise en œuvre des procédures fixées par la présente directive, dans la mesure où ces dispositions n'élargissent pas le champ d'application de la présente directive.

*Article 14***Sanctions**

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard à la date mentionnée à l'article 15, paragraphe 1, premier alinéa, et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

*Article 15***Transposition et application**

1. Les États membres adoptent et publient avant le [18 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive] les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1^{er} janvier 2003.

Lorsque les États membres adoptent lesdites 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.

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

*Article 16***Entrée en vigueur**

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

*Article 17***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 247 du 5.10.1993, p. 19.

ANNEXE I

VÉRIFICATION DE L'APTITUDE DES VRAQUIERS AU CHARGEMENT ET AU DÉCHARGEMENT DES CARGAISONS SOLIDES EN VRAC

(article 4)

Les vraquiers faisant escale aux terminaux des États membres pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac doivent être contrôlés afin de s'assurer de leur conformité aux exigences d'aptitude suivantes:

- 1) Ils doivent comporter des cales à cargaison et des écoutilles d'une taille suffisante et d'une conception permettant le chargement, l'arrimage, le nivellement et le déchargement de cargaisons solides en vrac dans des conditions satisfaisantes;
- 2) Ils doivent comporter les numéros d'identification des écoutilles des cales à cargaison correspondant à ceux utilisés dans le plan de chargement ou de déchargement. L'emplacement, la taille et la couleur de ces numéros doivent être clairement visibles et facilement identifiables par l'opérateur des équipements de chargement ou de déchargement du terminal.
- 3) Les écoutilles de cales à cargaison, les systèmes de manœuvre des écoutilles et les dispositifs de sécurité doivent être en bon état de fonctionnement et utilisés uniquement à l'effet prévu.
- 4) Les indicateurs lumineux de la gîte, le cas échéant, doivent être testés avant le chargement ou le déchargement, et leur bon fonctionnement doit être démontré.
- 5) Si la présence à bord d'un calculateur de chargement agréé est requise, cet instrument doit être certifié et en état d'effectuer des calculs de contraintes au cours du chargement et du déchargement.
- 6) Si du matériel de manutention de la cargaison se trouve à bord, celui-ci doit être certifié et entretenu, et être utilisé exclusivement sous la surveillance générale du personnel du navire possédant les qualifications requises.
- 7) Toutes les machines de propulsion et machines auxiliaires doivent être en bon état de fonctionnement.
- 8) Le matériel installé sur le pont pour les opérations d'amarrage et de mouillage, y compris les ancres, câbles, amarres, aussières et treuils, doit être utilisable et en bon état.

ANNEXE II

EXIGENCES LIÉES À L'APTITUDE DES TERMINAUX AU CHARGEMENT ET AU DÉCHARGEMENT DE CARGAISONS SOLIDES EN VRAC

(article 5, paragraphe 1)

- 1) Les exploitants de terminaux doivent veiller à n'accepter à leur terminal pour le chargement ou le déchargement de cargaisons solides en vrac que des vraquiers aptes à accoster de manière sûr le long des installations de chargement et de déchargement, compte tenu de la profondeur de l'eau au poste à quai, des dimensions maximales du navire, des dispositions prévues en matière d'amarrage, des défenses, de la sécurité d'accès et des obstructions possibles aux opérations de chargement ou de déchargement.
- 2) Le matériel de chargement ou de déchargement des terminaux doit être dûment certifié et entretenu conformément aux règles et normes applicables, et ne doit être utilisé que par du personnel possédant les qualifications et, le cas échéant, les certificats requis.
- 3) Les terminaux doivent utiliser du matériel de pesage des cargaisons correctement entretenu et régulièrement testé et étalonné à intervalles réguliers, de manière à offrir une précision de 1 % de la quantité nominale requise pour la gamme habituelle de cadences de chargement.
- 4) Le personnel des terminaux doit être formé à tous les aspects du chargement et du déchargement sûrs des vraquiers, en fonction des responsabilités de chacun. La formation doit être conçue pour familiariser aux dangers généralement liés au chargement et au déchargement de cargaisons solides en vrac, et aux conséquences défavorables que peuvent avoir le chargement ou le déchargement incorrects sur la sécurité des navires.
- 5) Les exploitants de terminaux doivent veiller à ce que le personnel assurant le chargement et le déchargement disposent et utilisent des équipements individuels de protection adéquats, et bénéficient de périodes de repos appropriées afin d'éviter les accidents dus à la fatigue.

ANNEXE III

RENSEIGNEMENTS À FOURNIR PAR LE CAPITAINE AU TERMINAL

[article 6, paragraphe 1, point b)]

- 1) L'heure prévue d'arrivée du navire au large du port, dès que possible. Cette indication doit être mise à jour selon que de besoin.
 - 2) Lors de la communication initiale de l'heure prévue d'arrivée:
 - a) nom, indicatif d'appel, numéro OMI, État du pavillon et port d'immatriculation;
 - b) plan de chargement ou de déchargement indiquant la quantité de cargaison, l'arrimage par les écoutilles, l'ordre de chargement ou de déchargement et la quantité à charger ou à décharger lors de chaque opération de déversement;
 - c) tirant d'eau à l'arrivée et tirant d'eau prévu au départ;
 - d) temps requis pour le ballastage ou le déballastage;
 - e) longueur hors tout et largeur du navire et longueur de la tranche à cargaison depuis le surbau avant de l'écoutille située à l'extrémité avant jusqu'au surbau arrière de l'écoutille située à l'extrémité arrière, par lesquelles la cargaison doit être chargée ou déchargée;
 - f) distance de la flottaison à la première écoutille par laquelle le chargement ou le déchargement doit commencer et distance du bordé du navire à l'ouverture de l'écoutille;
 - g) emplacement de l'échelle de coupée;
 - h) tirant d'air;
 - i) indications concernant les engins de manutention du navire et leurs capacités, le cas échéant;
 - j) nombre et type des aussières d'amarrage;
 - k) demandes particulières, concernant par exemple le nivellement ou la mesure en continu de la teneur en eau de la cargaison;
 - l) détails de toute réparation nécessaire susceptible de retarder l'accostage, le commencement du chargement ou du déchargement, ou de retarder l'appareillage à l'issue du chargement ou du déchargement;
 - m) tout autre renseignement intéressant le navire demandé par le terminal.
-

ANNEXE IV

OBLIGATIONS DU CAPITAINE AVANT ET PENDANT LES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT OU DE DÉCHARGEMENT

[article 6, paragraphe 1, point d)]

Avant et pendant les opérations de chargement ou de déchargement, le capitaine doit veiller à ce que:

- 1) le chargement ou le déchargement du navire ainsi que le déversement ou la prise d'eau de ballast se fassent sous le contrôle de l'officier responsable;
- 2) la disposition de la cargaison et de l'eau de ballast soit surveillée pendant tout le processus de chargement ou de déchargement, afin que la structure du navire ne subisse pas de contrainte excessive;
- 3) le navire soit maintenu vertical, ou bien, si une gîte est nécessaire pour des raisons opérationnelles, elle soit maintenue aussi réduite que possible;
- 4) le navire demeure amarré de manière sûre, compte tenu des conditions météorologiques locales et des prévisions en la matière;
- 5) un nombre suffisant d'officiers et de matelots demeurent à bord pour l'ajustement des lignes d'amarrage ainsi que pour toute situation normale ou d'urgence, compte tenu de la nécessité de laisser à l'équipage des périodes de repos suffisantes pour éviter la fatigue;
- 6) le représentant du terminal soit averti des exigences en matière de nivellement de la cargaison, qui doit être conforme aux procédures du recueil BC (vraquiers) de l'OMI;
- 7) le représentant du terminal soit averti des exigences du navire en matière d'harmonisation entre le déballastage ou le ballastage et la cadence de chargement ou de déchargement, et de tout écart par rapport au plan de déballastage ou de ballastage, ou de toute autre point susceptible d'affecter le chargement ou le déchargement de la cargaison;
- 8) l'eau de ballast soit déversée à un rythme conforme au plan de chargement convenu, et n'entraîne pas d'inondation du quai ni des embarcations avoisinantes; lorsqu'il n'est pas possible que le navire déverse toute son eau de ballast avant la phase de nivellement dans le processus de chargement, le capitaine s'accorde avec le représentant du terminal sur les heures auxquelles le chargement peut être arrêté, et sur la durée de ces arrêts;
- 9) un accord existe avec le représentant du terminal quant aux actions à entreprendre en cas de pluie ou d'autre changement des conditions météorologiques, lorsque la nature de la cargaison créerait un risque en pareil cas;
- 10) aucun travail à chaud ne soit exécuté à bord ou au voisinage du navire alors que celui-ci est à quai, sauf autorisation du représentant du terminal et conformément à toute exigence de l'autorité compétente;
- 11) soit assurée une surveillance étroite des opérations de chargement et de déchargement et du navire lors des phases finales du processus de chargement ou de déchargement;
- 12) le représentant du terminal soit averti immédiatement lorsque le processus de chargement ou de déchargement a provoqué une avarie ou créé une situation dangereuse, ou lorsqu'il est susceptible de le faire;
- 13) le représentant du terminal soit avisé lorsque la mise en assiette finale du navire doit commencer, afin de permettre l'évacuation des dispositifs transporteurs;
- 14) le déchargement à tribord corresponde étroitement au déchargement à bâbord d'une même cale, afin d'éviter une torsion de la structure du navire;
- 15) il soit tenu compte, lors du ballastage d'une ou plusieurs cales, de l'éventualité de rejets de vapeurs inflammables en provenance des cales, et que des précautions soient prises avant l'autorisation de tout travail à chaud à côté ou au-dessus de ces cales.

ANNEXE V

RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AU CAPITAINE PAR LE TERMINAL

[article 6, paragraphe 2, point a)]

- 1) Désignation du poste à quai où aura lieu le chargement ou le déchargement et délais prévus pour l'accostage et l'opération de chargement ou de déchargement ⁽¹⁾;
 - 2) Caractéristiques du matériel de chargement ou de déchargement, y compris la cadence nominale de chargement ou de déchargement du terminal et le nombre de goulottes de chargement ou de déchargement à utiliser, ainsi que le délai prévu pour chaque déversement ou (dans le cas du déchargement) le délai prévu pour chaque étape du déchargement;
 - 3) Particularités du poste à quai ou de la jetée que le capitaine peut devoir connaître, y compris l'emplacement des obstacles fixes ou mobiles, défenses, bollards et dispositifs d'amarrage;
 - 4) Profondeur minimale de l'eau le long du poste à quai et dans les chenaux d'accès ou de sortie ⁽¹⁾;
 - 5) Densité de l'eau au poste à quai;
 - 6) Distance maximale entre la flottaison et la partie supérieure des panneaux d'écouille ou entre la flottaison et la partie supérieure des hiloires, suivant laquelle de ces valeurs est applicable à l'opération de chargement ou de déchargement, et tirant d'air maximal;
 - 7) Dispositions concernant les passerelles et l'accès;
 - 8) Côté du navire qui devra se trouver le long du poste à quai;
 - 9) Vitesse maximale autorisée à l'approche de la jetée, ainsi que disponibilité et type des remorqueurs, et leur force de traction;
 - 10) Ordre dans lequel les différents lots de cargaison doivent être chargés, et toutes restrictions applicables, s'il n'est pas possible de charger la cargaison dans n'importe quel ordre ou dans une cale donnée en raison d'exigences particulières au navire;
 - 11) Toutes propriétés de la cargaison à charger qui peuvent présenter un risque si la cargaison entre en contact avec d'autres cargaisons ou résidus à bord;
 - 12) Renseignements préalables sur les opérations de manutention de la cargaison qui sont prévues ou sur les changements à apporter aux plans existants pour la manutention de la cargaison;
 - 13) Indications visant à préciser si le matériel de chargement ou de déchargement du terminal est fixe ou si sa mobilité est limitée;
 - 14) Aussières d'amarrage requises;
 - 15) Notification de dispositions particulières concernant l'amarrage;
 - 16) Toutes restrictions quant au ballastage ou au déballastage;
 - 17) Tirant d'eau maximal à l'appareillage autorisé par l'autorité portuaire; et
- Tout autre renseignement intéressant le terminal demandé par le capitaine.

⁽¹⁾ Les renseignements concernant les délais prévus pour l'accostage et l'appareillage ainsi que la profondeur d'eau au poste à quai doivent être progressivement mis à jour et transmis au capitaine à réception des avis d'heure d'arrivée prévue. Les informations sur la profondeur d'eau dans les voies d'approche et de départ seront fournies par le terminal ou l'autorité portuaire, selon le cas.

ANNEXE VI

OBLIGATIONS DU REPRÉSENTANT DU TERMINAL AVANT ET PENDANT LES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT OU DE DÉCHARGEMENT

[article 6, paragraphe 2, point d)]

Avant et pendant les opérations de chargement ou de déchargement, le représentant du terminal doit:

- 1) indiquer au capitaine les noms des membres du personnel du terminal ou de l'agent du chargeur qui seront responsables des opérations de chargement ou de déchargement et avec lesquels le capitaine sera en contact, ainsi que les procédures à suivre pour se mettre en rapport avec ces personnes;
- 2) prendre toutes les mesures de précaution nécessaires pour éviter une avarie au navire du fait du matériel de chargement ou de déchargement, et informer le capitaine si une telle avarie survient;
- 3) dans le cas de cargaisons à haute densité, ou lorsque les charges individuelles lâchées par une benne sont importantes, prévenir le capitaine que la structure du navire peut subir des chocs localisés considérables jusqu'à ce que le plafond de ballast soit entièrement couvert par la cargaison, en particulier si la cargaison peut être larguée de haut en chute libre, et que des précautions spéciales doivent être prises au début de l'opération de chargement dans chaque cale à cargaison;
- 4) veiller à s'accorder avec le capitaine à toutes les étapes du processus en ce qui concerne tous les aspects des opérations de chargement ou de déchargement, et à ce que le capitaine soit informé de toute modification de la cadence convenue de chargement, ainsi que du poids chargé après chaque déversement;
- 5) consigner le poids et la disposition de la cargaison chargée ou déchargée, et veiller à ce que les poids dans les cales ne s'écartent pas du plan convenu pour le chargement ou le déchargement;
- 6) veiller à ce que les quantités de cargaison requises pour obtenir le tirant d'eau et l'assiette de départ soient calculés de telle sorte que toute la cargaison qui se trouve sur les dispositifs transporteurs du terminal puisse être évacuée et que ces dispositifs puissent tourner jusqu'à ce qu'ils soient vides lorsque le chargement est terminé; à cette fin, le représentant du terminal doit aviser le capitaine du tonnage nominal que contiennent ses dispositifs transporteurs, et préciser s'il est nécessaire de nettoyer ces dispositifs à la fin du chargement;
- 7) dans le cas du déchargement, avertir soigneusement le capitaine lorsqu'il est prévu d'augmenter ou de réduire le nombre de goulottes de déchargement utilisées, et aviser le capitaine lorsque le déchargement est jugé achevé pour chaque cale;
- 8) veiller à ce qu'aucun travail à chaud ne soit exécuté à bord ou au voisinage du navire en poste à quai, sauf autorisation du capitaine et conformément à toute exigence de l'autorité compétente.
