



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 3.12.2002
COM(2002) 681.final

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

SUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ MARITIME

SUITE AU NAUFRAGE DU PÉTROLIER

PRESTIGE

Table des matières

Introduction

I - Première partie : l'application accélérée des mesures contenues dans les « paquets ERIKA-I et ERIKA-II »

1. Initiatives prises par la Commission en vue d'une application anticipée des paquets ERIKA-I et ERIKA-II

- Accélération de la mise en place de l'Agence européenne pour la sécurité maritime
 - Suivi renforcé des performances des sociétés de classification
 - La mise en place d'un réseau télématique trans-européen de suivi du trafic maritime
 - Publication d'une liste indicative de navires sous-normes en vertu de la directive 95/21/CE
 - Accélération de la préparation des plans pour l'accueil des navires dans des lieux de refuge
2. Demandes adressées aux États membres à la lumière de l'accident du PRESTIGE

- Recrutement d'un nombre suffisant d'inspecteurs du contrôle par l'État du port
- Mesures nécessaires pour assurer un nombre d'inspections suffisant dans tous les ports et lieux de mouillage de l'Union européenne
- Mesures destinées à améliorer la protection des victimes de la pollution

II – Deuxième Partie - Initiatives complémentaires

1. Mesures spécifiques pour le transport de fioul lourd
2. Responsabilité et indemnisation
 - Modifications du régime international de responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures
 - Autres substances polluantes
3. Sanctions pénales
4. La mise en place d'un système d'agrément communautaire des certificats de compétence des marins délivrés en dehors de l'Union européenne
5. Informations transmises par les pilotes
6. Protection des eaux côtières de l'UE

III – Troisième Partie - Agir au plan international

- Éloigner les navires dangereux des principales voies maritimes
- Procédure d’audit des États du pavillon

IV - Quatrième Partie : Partenariat avec l’Industrie

ANNEXE 1 – Les paquets ERIKA-I et ERIKA-II

ANNEXE 2 – «Liste noire » indicative des navires qui auraient été bannis au titre des derniers amendements à la directive sur le contrôle par l’État du port

ANNEXE 3 – Inspections réalisées par les États membres en vertu du contrôle par l’État du port

INTRODUCTION

Le 13 novembre 2002, le PRESTIGE, pétrolier à coque unique de 26 ans d'âge, battant pavillon des Bahamas et chargé de 77 000 tonnes de fioul lourd, était victime d'une grave avarie alors qu'il se trouvait au large des côtes de la Galice. Les opérations de remorquage, rendues difficiles compte tenu de conditions météo-océaniques particulièrement mauvaises, ne purent empêcher le PRESTIGE de couler le 19 novembre à quelques 130 milles des côtes espagnoles, avec la plus grande partie de sa cargaison.

Face à la marée noire frappant la côte galicienne, la Commission, au travers de son centre d'information et de suivi (MIC) des pollutions accidentelles a immédiatement réagi. Elle a coordonné les demandes d'assistance en moyens de lutte antipollution formulées par l'Espagne et le Portugal. En outre, une mission regroupant les meilleurs experts européens de lutte contre la pollution a été envoyée sur place afin de fournir les conseils appropriés sur les techniques de lutte et les meilleurs moyens de protéger le littoral, en particulier les sites environnementalement sensibles recensés dans le réseau Natura 2000.

Survenant moins de trois ans après le naufrage de l'ERIKA, ce nouvel accident souligne la nécessité et l'urgence d'une action rigoureuse en vue de protéger les côtes et les citoyens européens contre de telles catastrophes.

Sur un plan plus général, le naufrage du PRESTIGE souligne également, une fois de plus, la vulnérabilité de l'UE dont les approvisionnements en pétrole s'effectuent à 90% par la voie maritime. A cet égard, on peut légitimement être préoccupé par le risque accru lié à l'augmentation du trafic maritime pétrolier, impliquant notamment des navires transportant des quantités de pétrole bien plus importantes que le PRESTIGE. Il importe donc, conformément au Livre Vert de la Commission du 29 novembre 2000 sur une stratégie européenne de sécurité d'approvisionnement énergétique, de mettre en application sans tarder au plan communautaire une stratégie d'approvisionnement basée sur la diversification des modes d'acheminement du pétrole, notamment par le biais de la construction d'oléoducs.

Par ailleurs, pour ce qui concerne plus particulièrement le transport de fioul lourd, incriminé dans de nombreuses pollutions marines, il convient de souligner que, s'il ne représente qu'environ 10% du trafic maritime d'hydrocarbures, son usage reste indispensable pour l'alimentation de certaines centrales thermiques et le ravitaillement des navires de commerce.

La Commission, pour sa part, avait réagi très rapidement après l'accident de l'ERIKA, en proposant, dans sa Communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier du 21 mars 2000¹, un premier train de mesures destiné à renforcer de manière significative la sécurité du transport maritime pétrolier, complété le 6 décembre 2000² par un second paquet de mesures (voir annexe I).

Les mesures adoptées par le Parlement européen et le Conseil ne commenceront à entrer en vigueur progressivement qu'à partir de janvier 2003. La Commission regrette la lenteur de l'adoption et de la mise en œuvre de ses propositions. A cette occasion, il convient de souligner que **les États membres se sont engagés, lors de la réunion du Conseil européen de Nice, les 7, 8 et 9 décembre 2000, à mettre en œuvre de façon anticipée les dispositions**

¹ COM (2000) 142 final.

² COM (2000) 802 final.

agréées à 15 dès lors qu'elles ne nécessitent pas un encadrement international. L'accident du PRESTIGE rend encore plus indispensable un engagement ferme des États membres à appliquer de manière urgente, sans attendre les échéances officielles, des paquets ERIKA.

En outre, certains éléments importants des paquets ERIKA, en particulier le calendrier de retrait des pétroliers à simple coque, ont été affaiblis durant les discussions au Conseil, qui, en outre, a refusé de poursuivre au plan communautaire les discussions sur le Fonds COPE, préférant transférer une telle décision à l'Organisation maritime internationale (OMI). A titre d'exemple, le calendrier proposé par la Commission dans sa proposition initiale prévoyait la mise hors-service de pétroliers comme le PRESTIGE dès l'âge de 23 ans (alors que le PRESTIGE avait 26 ans au moment de l'accident).

L'accident du PRESTIGE confirme le bien-fondé des mesures qu'elle avait proposées dans le cadre des « paquets ERIKA-I et ERIKA-II ». Au vu des premiers enseignements qui peuvent être tirés de l'accident du PRESTIGE, il n'est pas nécessaire de mettre sur la table un nombre important de nouvelles propositions législatives. La priorité doit être donnée à l'application effective et rapide du cadre législatif communautaire existant.

En conséquence, la Commission, par la présente communication :

- invite le Conseil européen, lors de sa réunion de Copenhague des 12-13 décembre, à approuver, en tant que mesure d'urgence, les orientations contenues dans la présente communication ;
- invite le Parlement européen et le Conseil à examiner et soutenir les actions et mesures proposées par la Commission dans la présente communication ;
- souligne la nécessité d'une application anticipée, par rapport aux dates prévues, par les États membres des mesures adoptées dans le cadre des « paquets ERIKA-I et ERIKA-II » ;
- propose un certain nombre d'initiatives complémentaires, concernant plus particulièrement les problèmes posés par le transport par mer de produits très polluants comme le fioul lourd transporté par le PRESTIGE;
- invite les États membres à agir au sein de l'Organisation maritime internationale en vue d'un renforcement de la sécurité maritime et de la prévention des pollutions par les navires.

I - Première partie : l'application accélérée des mesures contenues dans les « paquets ERIKA-I et ERIKA-II »

Les mesures adoptées par le Parlement européen et le Conseil (voir annexe I) ne rentreront en application qu'à partir du 1er janvier 2003 (premiers retraits de pétroliers à simple coque³), du 22 juillet 2003 (directives sur le contrôle par l'État du port et les sociétés de classification) et du 5 février 2004 (directive sur le suivi du trafic maritime).

Consciente de l'urgence de la situation, la Commission n'a pas attendu ces échéances pour anticiper la mise en œuvre des paquets ERIKA-I et ERIKA-II. Suite à l'accident du PRESTIGE, elle entend renforcer sur certains points le cadre législatif existant. Enfin, elle attend des États membres et des parties concernées qu'elles fassent preuve de la même détermination à appliquer ces mesures.

1. Initiatives prises par la Commission en vue d'une application anticipée des paquets ERIKA-I et ERIKA-II

• Accélération de la mise en place de l'Agence européenne pour la sécurité maritime

Avec l'adoption du règlement instituant l'**Agence européenne pour la sécurité maritime**⁴, l'Union Européenne a décidé de se doter d'un important instrument chargé de vérifier l'efficacité des règles communautaires en matière de sécurité maritime.

L'Agence assistera les États membres et la Commission dans la mise en œuvre de la législation communautaire de sécurité maritime. Elle évaluera l'efficacité du régime communautaire en place, notamment au travers d'audits ou de visites de contrôle. Elle sera à même de centraliser toutes les informations relatives à la sécurité maritime et de faire les recommandations qui s'imposent.

La Commission a entrepris de rendre l'Agence opérationnelle dans les 12 mois qui suivent l'entrée en vigueur du règlement fondateur et ce processus est en voie de concrétisation. Plus spécifiquement, le Conseil d'Administration de l'Agence a été constitué avec la nomination des 15 membres représentant les États membres et des quatre membres représentant la Commission ainsi que des quatre professionnels indépendants nommés par la Commission. Une première réunion du Conseil d'Administration a eu lieu le 4 décembre 2002 et une deuxième est prévue pour janvier 2003.

La Commission finalise la procédure de sélection des candidats pour le poste du Directeur exécutif et une décision est prévue pour le 17 décembre 2002. La Commission transmettra aussitôt ses propositions au Conseil d'Administration pour lui permettre de délibérer à ce sujet lors de sa réunion de janvier 2003 afin de procéder à la nomination du Directeur.

Malgré l'incertitude sur le siège de l'Agence, la Commission est déterminée à avancer. Sans attendre que le Conseil européen prenne une décision sur l'implantation de l'Agence, la

³ L'industrie a cependant déjà anticipé la mesure et la pratique semble désormais répandue parmi les affréteurs et les propriétaires de navires de ne pas transporter de pétrole brut ou de produits pétroliers vers les ports de l'UE dans des navires de plus de 15 ans, et de préférence dans des navires à double coque. Selon les statistiques fournies par Intertanko, le pourcentage de pétroliers à double coque s'est accru de 39% en 2000 à 51% à la fin de 2002. Intertanko estime que pour 2007, 75% des pétroliers seront à double coque.

⁴ Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1)

Commission l'hébergera provisoirement dans ses propres locaux. Ainsi la Commission aura tout mis en œuvre pour que l'Agence puisse être opérationnelle six mois avant la date prévue.

- **Un suivi renforcé des performances des sociétés de classification**

Seules les sociétés de classification agréées au niveau communautaire sur la base de la directive 94/57/CE⁵ peuvent exercer leur activité pour le compte des États membres de l'UE. Ces organismes doivent respecter des critères rigoureux de qualité établis par la directive, et qui ont encore été renforcés à la suite du naufrage de l'ERIKA. Les services de la Commission surveillent plus étroitement les sociétés de classification agréées afin de vérifier constamment qu'elles respectent les critères imposés et de contrôler la qualité de leurs prestations.

À ce propos, il a été signalé à plusieurs reprises aux sociétés de classification que pour conserver leur agrément au niveau communautaire, elles devraient continuer d'obtenir de bons résultats en matière de sécurité et de prévention de la pollution pour tous leurs navires, quel que soit leur pavillon et la région du monde dans laquelle ils naviguent. Les services de la Commission ont indiqué clairement qu'ils appliqueraient rigoureusement les nouvelles dispositions de la directive et qu'ils n'hésiteraient pas à entreprendre une procédure en vue du retrait provisoire ou permanent de l'agrément de l'UE pour les organismes qui ne fourniraient pas suffisamment de garanties en matière de sécurité.

Enfin, il conviendrait de se pencher sur la pratique des sociétés de classification qui consiste à délivrer des certificats de navigabilité pour un navire, à la fois dans le cadre de relations commerciales, au nom de l'armateur, et d'autre part, par délégation, au nom de l'État du pavillon censé contrôler ce navire. La société de classification peut ainsi apparaître comme juge et partie. Une telle initiative devrait en premier lieu avoir pour objectif d'examiner avec les sociétés de classification déjà agréées au niveau communautaire, les possibilités de modifier ces pratiques dans le sens d'une plus grande séparation entre ces différents contrôles.

- **La publication d'une liste indicative de navires sous-normes en vertu de la directive 95/21/CE**

Les amendements à la directive 95/21/CE sur le contrôle par l'État du port⁶ adoptés suite à l'accident de l'ERIKA mettent en place une procédure de bannissement pour les navires qui ont été immobilisés à plusieurs reprises dans les deux ou trois années précédentes et qui figurent sur la "liste noire" des pavillons comptant un nombre d'immobilisations supérieur à la moyenne.

En vue de contribuer à la mise en œuvre anticipée du paquet ERIKA-I, et afin de délivrer un message clair et fort aux armateurs et aux États du pavillon concernés sur l'impact de cette nouvelle mesure, la Commission a dressé dans l'annexe II à la présente communication, à titre indicatif, une liste des navires qui auraient été bannis des ports européens si les derniers amendements à la directive 95/21/CE avaient été en vigueur à ce jour. La liste indicative est établie par la Commission sur la base des informations disponibles dans le cadre du

⁵ 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 (JO L 319 du 12.12.1994, p. 20), modifiée en dernier lieu par la directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 (JO L 19 du 22.1.2002, p. 9)

⁶ Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, sur le contrôle par l'État du port (JO L 157 du 7.7.1995, p.1) modifiée en dernier lieu par la directive 2001/106 du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 (JO L 19 du 22.1.2002, p. 17)

mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port et dans la base de données Equasis.

La Commission espère ainsi que les armateurs et les États du pavillon des navires concernés prendront les mesures qui s'imposent de façon à se mettre en conformité, avant l'entrée en vigueur des mesures ERIKA-I, avec les normes de sécurité maritime en vigueur.

- **La mise en place d'un réseau télématique trans-européen de suivi du trafic maritime**

La directive 2002/59/CE⁷, adoptée par le Parlement européen et le Conseil dans le cadre du paquet ERIKA-II, vise à la mise en place d'un système communautaire de suivi et d'information sur le trafic maritime. Les États membres doivent appliquer les dispositions de la directive au plus tard le 5 février 2004. Ils disposent par ailleurs d'un délai supplémentaire jusqu'en fin 2007, pour compléter leur réseau national d'infrastructures terrestres destinées à assurer le suivi des navires au large de leurs côtes.

Sans attendre ce délai, et avant même l'adoption finale de la directive, la Commission a entamé les travaux nécessaires pour la mise en place du système communautaire de suivi du trafic maritime. Ce système, baptisé SafeSeaNet, prévoit la mise en place d'une base de données européennes et d'un réseau télématique entre les États membres, intégrant les informations fournies en temps réel par les transpondeurs⁸ des navires et permettant aux autorités opérationnelles de connaître à tout moment l'identité, la position et la cargaison des navires naviguant dans les eaux européennes.

SafeSeaNet, exemple unique d'un système de gestion maritime commun couvrant l'ensemble des États membres - et ouvert aux autres États riverains des mers bordant l'Union - permettra un suivi renforcé de la navigation, une meilleure détection des situations à risque pour l'environnement, y compris celles impliquant les navires en transit, et une efficacité accrue des interventions en cas d'accident maritime.

- **L'accélération de la préparation des plans pour l'accueil des navires dans des lieux de refuge**

La directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information prévoit que les États membres établissent des plans en vue d'accueillir des navires en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction.

A la lumière des événements récents, la Commission, sans attendre la date limite de février 2004 pour la transposition de la directive, va prendre l'initiative d'organiser, en consultation avec l'Agence européenne de sécurité maritime, une réunion avec les États membres dès janvier 2003 afin d'accélérer la préparations des plans d'accueil des navires en détresse en vue de leur adoption au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la directive.

⁷ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (*JO L 208 du 5.8.2002, p.10*)

⁸ Les transpondeurs, ou A.I.S. (Automatic Identification Systems) sont des équipements installés à bord des navires et capables de transmettre de manière automatique et quasi-continue aux autres navires à proximité ainsi qu'aux stations côtières un certain nombre d'informations concernant l'identité, la position et la route suivi par le navire. L'OMI a adopté au plan international un calendrier d'import reproduit dans la directive et étendu à d'autres catégories de navires.

2. Demandes adressées aux États membres à la lumière de l'accident du PRESTIGE :

Dans le cadre de la mise en œuvre anticipée des mesures contenues dans les paquets ERIKA-I et ERIKA-II, la Commission demande aux États membres, sans attendre l'échéance prévue pour leur application :

- De **recruter un nombre suffisant d'inspecteurs du contrôle par l'État du port**, au besoin parmi les anciens officiers de marine marchande, pour être en mesure de faire face à temps aux obligations nouvelles requises par les amendements à la directive 95/21/CE, notamment en matière d'inspections renforcées obligatoires, et de respecter de manière stricte le taux d'inspection minimal de 25% établi par la directive.
- **De prendre les mesures nécessaires pour que dans tous les ports et lieux de mouillage de l'Union, un niveau d'inspection suffisant soit atteint** afin de ne pas mettre en péril l'effet dissuasif de la directive vis-à-vis des navires sous-normes. Il ne serait en effet pas compatible avec l'effet utile de la directive 95/21/CE, ni avec les principes de concurrence équitable, que certains ports ou lieux de mouillage deviennent *de facto*, du fait de l'absence ou l'insuffisance d'inspections, de véritables « ports de complaisance » au sein même de l'Union européenne. A cet égard, il convient de constater qu'un nombre non négligeable de navires transitant au large des côtes européennes ne s'arrêtent devant les ports européens que pour se ravitailler en combustible, et de ce fait ne sont pas soumis au même degré de contrôle que les navires effectuant une escale commerciale complète. Ces arrêts constituent pourtant parfois la seule opportunité d'avoir un contrôle effectif sur ces navires. Il est par conséquent indispensable que les autorités chargées du contrôle portuaire de ces navires accordent à ces navires la même attention qu'aux navires effectuant des escales commerciales « normales ». Afin de remédier à ces anomalies dans la pratique des contrôles et d'éviter le développement de « ports de complaisance », la Commission proposera de nouvelles mesures visant à une meilleure répartition des contrôles dans les ports de l'Union européenne.
- **De ratifier sans attendre le protocole établissant un fonds supplémentaire pour l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, de s'assurer que le plafond d'indemnisation sera fixé à 1 milliard d'euros et de faire en sorte que le fonds soit totalement opérationnel avant la fin de l'année 2003.** Il est essentiel que les victimes de marées noires soient indemnisées correctement. C'est pourquoi la Commission avait proposé dans le cadre du paquet ERIKA-II de relever fortement le plafond d'indemnisation pour les victimes d'une pollution par les hydrocarbures, au moyen de la création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (fonds COPE), qui devait porter le plafond de l'indemnisation globale à 1 milliard d'euros, alors que la limite actuelle est de 185 millions d'euros⁹. Cette mesure permettrait d'indemniser complètement toutes les victimes d'une pollution des eaux de l'UE par les hydrocarbures et d'accélérer la procédure d'indemnisation. Toutefois, le Conseil n'a pas suivi cette proposition, préférant promouvoir la création d'un fonds similaire au niveau international. Compte tenu des enjeux d'une telle mesure pour les citoyens européens, la Commission est très préoccupée par l'absence de progrès dans ce domaine. Comme elle l'a souligné à plusieurs reprises, le fonds international complémentaire ne constitue une solution alternative acceptable au fonds COPE que si le plafond d'indemnisation atteint au moins 1 milliard d'euros et si tous les États membres côtiers y participent dès le départ. Si tel n'était pas le cas, il serait

⁹ COM (2002) 802 final du 6 décembre 2000.

primordial d'adopter rapidement la proposition de la Commission en vue de la création d'un fonds COPE, telle qu'elle a été modifiée après que le Parlement européen lui ait apporté son soutien.

II – Deuxième Partie - Initiatives complémentaires

Cette communication porte avant tout sur les mesures qui peuvent être prises afin de réduire au minimum le risque de marées noires comme celles qui ont suivi le naufrage de l'ERIKA et celui du PRESTIGE, en particulier des mesures liées à la sécurité maritime. Toutefois, ces accidents doivent également être examinés dans un contexte politique plus large. D'ici le mois de juin 2003, la Commission entreprendra une évaluation des instruments législatifs et politiques actuels, notamment en matière d'environnement, mais aussi dans le domaine de la santé, de la recherche, des pêcheries et du développement régional, afin de déterminer s'ils doivent être adaptés pour minimiser le risque de voir se reproduire de tels accidents et les dommages qu'ils occasionnent (immédiatement ou à plus long terme).

Bien que les causes précises de l'accident du PRESTIGE ne soient pas encore connues, certains enseignements peuvent d'ores et déjà être tirés. La Commission propose aux États membres de soutenir les actions suivantes complémentaires aux mesures déjà prises dans le cadre des paquets ERIKA :

1. Mesures spécifiques pour le transport de fioul lourd

Le fioul lourd est l'un des types de pétrole les plus polluants. Compte tenu de sa valeur commerciale relativement limitée et du fait qu'il présente un risque d'incendie ou d'explosion moindre, il est fréquemment transporté dans des navires plus anciens qui arrivent en fin de vie, et qui présentent les risques les plus élevés sur le plan de la sécurité. Cette situation anormale préoccupe la Commission, surtout depuis les naufrages de l'ERIKA et du PRESTIGE, deux pétroliers à simple coque de 26 ans qui transportaient du fioul lourd. Par opposition, lors de deux accidents survenus récemment en mer Baltique et impliquant les pétroliers BALTIC CARRIER et PINDAR, la catastrophe a pu être évitée, notamment grâce au double fond ou à la double coque des pétroliers.

Afin de minimiser le risque d'accidents comme celui de l'ERIKA et du PRESTIGE, la Commission envisage de **proposer un règlement interdisant le transport de fioul lourd dans des pétroliers à simple coque à destination ou au départ de ports de l'UE**. Le Conseil européen est invité à lancer un appel politique aux États membres lors de sa réunion de Copenhague afin de souligner l'importance de cette initiative. De plus, la Commission insiste auprès du Conseil pour qu'il lui accorde sans tarder un mandat de négociation pour faire en sorte que les pays candidats à l'adhésion ainsi que les pays voisins concernés par le transport de fioul lourd dans les eaux de l'UE appliquent les mêmes principes dans le cadre d'accords qui devront être conclus entre les administrations dans les structures de coopération existantes, comme le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port et Euro-Med.

2. Responsabilité et indemnisation

- **Modifications du régime international de responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures**

La Commission estime que certains aspects du régime international en matière de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

doivent être réexaminés. Un meilleur équilibre doit être recherché entre la responsabilité des acteurs concernés par le transport maritime de pétrole et une application plus stricte du principe du pollueur payeur. Puisque de telles modifications impliquent nécessairement une initiative au niveau international, l'action et le soutien des États membres sont essentiels. À ce propos, **les États membres devraient notamment soutenir les propositions visant à restreindre le droit des armateurs à limiter leur responsabilité financière dans les cas où l'accident est dû à une faute de leur part, et les propositions visant à supprimer de facto l'immunité d'autres intervenants clés**, notamment l'affréteur, l'exploitant ou le gestionnaire du navire face aux demandes d'indemnisation (autres que les recours introduits par l'armateur enregistré). De plus, sous sa forme actuelle, le régime international ne permet pas d'indemniser correctement les dommages causés à l'environnement (restauration de l'environnement).

- **Autres substances polluantes**

La Commission est préoccupée de constater qu'un certain nombre de conventions internationales visant à améliorer les mécanismes d'indemnisation en cas de marée noire ne sont pas encore ratifiées par tous les États membres et ne sont dès lors pas applicables dans l'UE. La Commission estime donc que **les États membres doivent prendre immédiatement les mesures nécessaires pour ratifier les conventions Bunkers et HNS dans l'intérêt de la Communauté européenne**, comme le prévoient les décisions récentes du Conseil dans ce domaine.¹⁰

Ces deux conventions concernent essentiellement l'indemnisation des dommages causés aux biens et aux personnes, et d'autres mesures pourraient être nécessaires pour l'indemnisation des dommages causés à l'environnement.

La Commission souligne par ailleurs combien il est important que le Conseil l'autorise rapidement à négocier pour le compte de la Communauté un nouveau protocole afin de compléter le Fonds international pour l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL).

3. Sanctions pénales

En plus des mesures décrites ci-dessus concernant la responsabilité et l'indemnisation, la Commission estime que des sanctions pénales doivent être prises à l'encontre de toute personne qui occasionne délibérément ou accidentellement une pollution maritime en raison de sa négligence.

Dans l'immédiat, la Commission préconise l'adoption rapide au niveau communautaire de mesures législatives visant à infliger des sanctions pénales à toute personne (y compris les personnes morales) qui serait responsable d'une pollution en raison de sa négligence. Une mesure de ce type figurait déjà dans les propositions de l'ERIKA-II (article 10 de la proposition d'institution d'un fonds COPE) et avait reçu le soutien du Parlement européen, mais elle n'avait pas été adoptée par le Conseil. S'agissant d'une sanction pénale, elle n'est pas

¹⁰ Décision 2002/762 du Conseil, du 19 septembre 2002, autorisant les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention "Hydrocarbures de soute"), ou à y adhérer. Une décision similaire a été adoptée le 18 novembre 2002 concernant la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS).

liée à l'indemnisation des dommages. Cette mesure vise plutôt à appliquer à l'échelle communautaire une sanction dissuasive pour tous ceux qui sont concernés par le transport maritime de pétrole.

La Commission attire également l'attention sur sa proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la protection de l'environnement par le droit pénal¹¹ et sur une initiative du Danemark pour une décision cadre concernant les infractions graves en matière d'environnement¹², aucune de ces deux propositions n'ayant été adoptée par le Conseil. Sans préjudice de ces propositions, la Commission présentera une proposition de directive **sur les déversements illicites des navires**. Cette proposition concerne les déversements (délibérés) des navires et s'accompagnera de dispositions concernant la collecte d'éléments de preuve et les poursuites à l'encontre des coupables.

4. La mise en place d'un système d'agrément communautaire des certificats de compétence des marins délivrés en dehors de l'Union européenne

Pour faire en sorte que les marins dont les certificats de compétence ont été délivrés en dehors de l'Union européenne disposent d'un niveau de compétence au moins équivalent à celui qui est exigé par la Convention STCW, la Commission proposera très prochainement un nouveau texte de loi modifiant les dispositions de la directive 2001/25/CE¹³, visant notamment à renforcer la procédure actuelle de reconnaissance des certificats délivrés par des pays tiers. L'objectif de ce réexamen est d'introduire un système communautaire d'évaluation et de reconnaissance pour les pays tiers conforme aux exigences de la Convention. Cette modification systématisera l'utilisation de l'anglais comme langue de communication entre le navire et les autorités à terre.

5. Informations transmises par les pilotes

Les pilotes disposent souvent d'informations de première main concernant l'état des navires qui pénètrent dans les ports de l'UE. C'est pourquoi ils sont tenus, au titre de la directive 95/21/CE (concernant le contrôle par l'État du port), d'informer les autorités compétentes de toute anomalie susceptible de mettre en péril la sécurité de la navigation du navire ou de constituer une menace pour l'environnement marin. Les navires ainsi signalés par les pilotes sont prioritaires pour l'inspection et devraient être inspectés dans le prochain port. Le renforcement de ce mécanisme d'information accentuera encore l'importance du rôle des pilotes dans ce domaine. La Commission propose de réexaminer les dispositions du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle de l'État du port qui traitent de ce problème en vue d'étendre cette procédure de transmission d'informations aux navires en transit dans les eaux de l'UE, y compris les détroits, et pour que des copies de ces rapports transmis par les pilotes soient adressées à l'Agence européenne pour la sécurité maritime. Compte tenu du caractère administratif de ce mémorandum d'entente, une telle mesure peut être prise dans un délai relativement court.

¹¹ COM(2001 139 final du 13 mars 2001. Une proposition modifiée a été adoptée le 30 septembre 2002 (Com(2002) 544 final).

¹² JO C 39/4 du 11.2.2000.

¹³ En ce qui concerne la formation et les qualifications des marins travaillant à bord de navires-citernes, la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée par l'Organisation maritime internationale en 1978, telle que modifiée (Convention STCW) impose des contraintes de formation spécifiques pour les capitaines, officiers et matelots recrutés sur ces navires. Ces contraintes minimales ont été transposées dans le droit communautaire au moyen de la directive 2001/25/CE.

6. *Protection des eaux côtières de l'UE*

La législation adoptée après l'ERIKa vise à chasser les navires sous-normes des ports des États membres. Cependant, ces navires qui évitent d'ores et déjà les ports de l'Union, afin de se soustraire aux inspections, continuent à naviguer au large de nos côtes, y compris dans la mer territoriale et dans la zone économique exclusive (ZEE) des États membres.

Le droit international de la mer limite fortement, sur le plan législatif et au niveau de la mise en œuvre, les mesures que les pays côtiers peuvent prendre pour protéger leurs eaux côtières des dangers que la navigation fait peser sur l'environnement. Ainsi, des restrictions rigoureuses limitent les mesures qu'un pays côtier peut éventuellement prendre pour refuser à un bateau l'accès à ses eaux côtières, même s'il est reconnu que le navire est en très mauvais état ou s'il est interdit d'accès dans tous les ports de l'UE. L'équilibre entre les intérêts du transport maritime et le respect de l'environnement, tel qu'il est établi dans la convention des Nations unies sur le droit de la mer, en particulier ses articles 211 et 220, penche lourdement en faveur des intérêts du transport maritime. L'avantage donné à la liberté de navigation aux dépens de la protection de l'environnement ne reflète pas l'attitude de la société actuelle ni celle de la Commission.

La Commission demande donc une action coordonnée des États membres afin d'étudier et d'envisager différentes formules qui permettront de prendre des mesures pour protéger leurs eaux côtières, notamment les eaux territoriales et la zone économique exclusive, contre les navires qui constituent une menace pour l'environnement marin. Selon la Commission, les pays côtiers devraient être obligés de refuser l'accès à leur eaux côtières aux bateaux qui représentent un danger évident pour l'environnement et ne respectent pas les normes de sécurité les plus élémentaires.

En résumé, la Commission propose de prendre les mesures suivantes:

- La conclusion d'un accord entre les administrations maritimes des États membres, des pays candidats et des États voisins en vue d'interdire l'utilisation de pétroliers à simple coque pour le transport du fioul lourd;
- L'adoption de certaines modifications essentielles des conventions internationales régissant la responsabilité et l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- L'adoption d'une mesure législative concernant les sanctions pénales à infliger aux parties qui, par leur négligence, se sont rendues responsables d'une pollution marine;
- Une proposition en vue d'un accord de l'UE pour la reconnaissance des certificats de compétence des marins délivrés par des pays tiers;
- Le réexamen des dispositions du mémorandum d'entente de Paris concernant l'obligation des pilotes de signaler les navires dont l'état est douteux;
- Le réexamen des mesures visant à protéger les eaux côtières de l'UE contre les navires qui constituent une menace pour l'environnement marin.

III – Troisième Partie - Agir au plan international

Parallèlement aux actions qu'elle va conduire au sein de l'Union la Commission entend jouer son rôle au plan international. Pour cela, elle coordonnera et soutiendra les démarches menées par les États membres dans le cadre de l'OMI.

En outre, le 9 avril 2002, la Commission a adressé une recommandation au Conseil en vue de l'adhésion à la Communauté européenne à l'OMI. L'Union européenne sera ainsi directement en mesure de peser de tout son poids dans l'élaboration et l'adoption de règles internationales plus strictes en matière de sécurité maritime.

• Éloigner les navires dangereux des principales voies maritimes

Les pratiques du transport maritime doivent être encadrées par des réglementations garantissant la sécurité maritime, c'est à dire la sauvegarde des vies humaines et la protection de l'environnement.

Tant la densité du trafic maritime moderne que les dangers qui découlent du transport de marchandises dangereuses par mer, obligent la Commission à procéder rapidement à cette adaptation juridique. La Commission a l'intention de demander à l'OMI d'examiner cette question de toute urgence avec les États membres.

Un certain nombre de dispositions relatives à l'organisation et au suivi du trafic maritime ont été mises en place par les États membres et amplifiées par la Directive 2002/59/CE du parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Ce texte favorise la mise en place de tous les instruments actuellement disponibles pour doter le littoral de l'Union, de moyens de gestion du trafic maritime.

Cependant, ces outils apparaissent aujourd'hui insuffisants pour assurer la protection des zones où le trafic de navires transportant des marchandises dangereuses est particulièrement dense, telles que l'Arc Atlantique, la Méditerranée ou encore la Baltique. Afin d'améliorer l'organisation du trafic maritime le long des côtes de l'Union, la Commission entend travailler en coordination avec les États membres, les États candidats et les États voisins, afin d'évaluer les systèmes existants et étudier les besoins de mise en place de nouveaux dispositifs de séparation de trafic.

La Commission soutiendra les démarches qui seront initiées par les États membres, au sein de l'Organisation Maritime Internationale, pour la mise place de routes maritimes obligatoires et de zones de restriction à la navigation en application des règles internationales, visant en particulier à éloigner des côtes sensibles de l'Union européenne le trafic des navires transportant des cargaisons particulièrement polluantes.

- ***Procédure d'audit des États du pavillon***

Afin de mieux coordonner l'action contre les pavillons de complaisance, il apparaît nécessaire d'améliorer le contrôle des administrations maritimes et organismes reconnus qui vérifient l'intégrité structurelle des navires de commerce. De fait, parmi les services publics ou privés assurant les tâches de l'État du pavillon certains n'ont pas les moyens ou la volonté d'effectuer ce travail de façon satisfaisante au regard des standards reconnus au plan international.

La proposition de création d'une procédure d'audit des fonctions afférentes aux États du pavillon a été lancée lors de la conférence interministérielle de Tokyo en janvier 2002. La Commission a apporté son soutien à cette initiative qu'elle avait préconisée dès 2001 le Livre blanc sur « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ».

Dès lors, afin de lutter contre un système d'insécurité maritime, mis en œuvre par des organismes incompétents, il est nécessaire qu'une procédure d'audit des États d'immatriculation des navires soit applicable au plus vite.

Dans ce cadre, la Commission invite instamment les États membres à travailler avec elle, au sein de l'OMI, de façon à :

- Mettre en place un accord sur la mise en place d'un code des bonnes pratiques à suivre par les États du pavillon ;
- Démarrer un projet pilote, avec les États volontaires, pour le développement des procédures d'audit ;
- Obtenir que ces procédures soient instaurées en tant qu'instrument obligatoire de l'OMI.

IV – Quatrième Partie - Partenariat avec l'industrie

La Commission entend entrer en négociation avec les compagnies pétrolières en vue de conclure un accord établissant un « code de bonne conduite » du transport maritime d'hydrocarbures au niveau communautaire.

Cet accord pourrait comprendre l'engagement par l'industrie :

- de ne plus affréter de pétroliers à coque simple de plus de 23 ans, comme la Commission l'avait demandé en 2000 dans sa proposition initiale ;

- de ne plus transporter, directement ou indirectement via des « traders », du fioul lourd dans des pétroliers à simple coque ;
- d'échanger des informations sur les navires sous-normes;
- de collaborer avec la Commission à des analyses visant à une approche plus équilibrée entre l'affrètement de pétroliers de grande taille pour les approvisionnements pétroliers de l'UE et le développement d'un réseau transeuropéen intégré d'oléoducs rattachant l'UE aux pays producteurs voisins.

Faute d'un tel accord, la Commission se réserve la possibilité de proposer de nouvelles mesures en ligne avec son calendrier initial sur le retrait accéléré des pétroliers à simple coque.

Annexe 1

Les paquets ERIKA-I et ERIKA-2

1. ERIKA-I

Le paquet **Erika I** concerne les lacunes les plus graves de la législation communautaire en matière de sécurité maritime révélées par la marée noire de décembre 1999:

- En premier lieu, il **renforce la directive en vigueur relative au contrôle des navires par l'État du port**. Le nombre d'inspections approfondies de navires dans les ports de l'UE est nettement en hausse. Plus de 4 000 navires jugés particulièrement peu sûrs seront soumis à des inspections annuelles obligatoires de leur structure. Les navires qui ont été déclarés plusieurs fois en mauvais état à l'issue d'une inspection seront mis sur une liste noire et l'accès aux ports de l'UE leur sera refusé.

Ensuite, il **renforce la directive en vigueur régissant les activités des sociétés de classification**, qui vérifient la sûreté de la structure des navires pour le compte des États du pavillon. Les critères de qualité applicables aux sociétés de classification ont été renforcés. Pour obtenir l'agrément les autorisant à exercer leurs activités dans l'UE, les sociétés de classification devront respecter ces critères en permanence, et la qualité de leurs prestations fera l'objet d'une surveillance rigoureuse. À défaut de répondre aux critères, elles s'exposeront à un retrait temporaire ou permanent de l'agrément communautaire qui les autorise à prêter leurs services aux États membres de l'UE.

- Enfin, il a **établi un calendrier pour le retrait progressif d'exploitation des pétroliers à simple coque dans le monde**. Les pétroliers à double coque assurent une meilleure protection de l'environnement en cas d'accident. Se fondant sur cette constatation, l'OMI a décidé que tous les pétroliers construits à partir de 1996 devaient être à double coque. Le remplacement progressif des pétroliers à simple coque par des doubles coques a toutefois été étalé sur une très longue période, qui se termine en 2026. L'UE a insisté pour accélérer ce processus, ce que les acteurs du secteur maritime ont fini par accepter après d'âpres négociations. L'industrie a rapidement suivi le mouvement et les pétroliers à double coque représentent désormais près de la moitié du tonnage mondial. Conformément aux nouvelles normes internationales et communautaires, les derniers pétroliers à simple coque se verront interdire l'accès aux eaux de l'UE dès 2015.

2. ERIKA-II

Le paquet **Erika II** :

- préconise la création d'une **Agence européenne pour la sécurité maritime**. D'une manière générale, l'Agence aura pour tâche de fournir à la Commission des avis scientifiques et techniques en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires, afin de l'aider dans ce processus continu qui consiste à mettre à jour et à développer la législation. Pour s'assurer du bon fonctionnement du système communautaire de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires, des représentants de l'agence effectueront des visites de contrôle dans les États membres.

Parmi ses tâches spécifiques, l'Agence contribuera au renforcement du régime de contrôle par l'État du port, au contrôle des sociétés de classification reconnues au niveau européen, à la mise en place des bases de données sur la sécurité maritime, à l'élaboration d'une méthode

d'enquête commune sur les accidents maritimes et à la mise en place d'un système européen d'information sur le trafic maritime.

L'agence travaillera en étroite collaboration avec les États membres. Elle les assistera dans l'implémentation des mesures communautaires, et organisera des activités de formation ad hoc sur le régime du contrôle par l'État du port et celui de l'État du pavillon. De cette façon, elle favorisera la coopération entre les États membres ainsi que la diffusion des meilleures pratiques dans la Communauté.

- propose une directive qui créera un système de notification visant à améliorer la **surveillance du trafic** dans les eaux européennes. Les États membres seront dotés de pouvoirs accrus pour intervenir en cas de menace d'accident ou de pollution. Les navires à destination des ports de l'Union devront être équipés de systèmes d'identification automatique pour la communication automatique avec les autorités côtières, ainsi que d'enregistreurs des données du voyage (boîtes noires) dans le but de faciliter les enquêtes sur les accidents. La directive améliorera les procédures pour les échanges de données sur les cargaisons dangereuses, au travers d'un réseau télématique trans-européen, et permettra aux autorités d'empêcher des navires d'appareiller lorsque les conditions météorologiques sont très mauvaises. Elle exigera en outre que chaque État membre maritime aménage des lieux de refuge pour les navires en difficulté.

- aborde la question de l'**indemnisation des victimes de marées noires** et propose d'améliorer le régime international actuel dans ce domaine. La Commission a proposé de relever les plafonds des indemnisations en cas de marée noire de grande ampleur dans les eaux européennes (jusqu'à 1 milliard d'euros, alors que le plafond actuel est de 200 millions d'euros) et de prévoir des sanctions appropriées pour les opérateurs qui se rendent responsables de pollution par négligence.

Bien que cette proposition n'ait pas abouti à l'adoption d'une législation communautaire, elle a donné lieu à une révision et une amélioration substantielles du mécanisme international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le FIPOL. Un accord sur un fonds international ayant approximativement le même objectif que le fonds COPE devrait être adopté en mai 2003.

Annexe 2

LISTE NOIRE INDICATIVE DES NAVIRES

sur la base de l'article 7, lettre b, de la directive 95/21/CE sur le contrôle par l'État du port, telle que modifiée, concernant le refus d'accès de navires dans les ports des États membres

1. Résumé des informations collectées.

Après le naufrage du pétrolier ERIKA le 12 décembre 1999, le Parlement européen et le Conseil ont adopté des mesures le 19 décembre 2001 en vue de renforcer le régime de contrôle par l'État du port dans la Communauté tel qu'il était établi dans la directive 95/21/CE.

Parmi les mesures adoptées, un nouvel article 7b oblige la Commission à publier tous les six mois les informations relatives aux navires auxquels l'accès aux ports de la Communauté a été refusé conformément aux critères suivants :

« Un État membre veille à ce que l'accès à ses ports soit refusé à un navire classé dans l'une des catégories de l'annexe XI, section A (navires citernes pour gaz et produits chimiques, vraquiers, pétroliers et navires à passagers), si le navire:

soit

— bat le pavillon d'un État figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris, et

— a été immobilisé plus de deux fois au cours des vingt-quatre mois précédents dans un port d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris,

soit

— bat le pavillon d'un État décrit comme présentant "un risque très élevé" ou "un risque élevé" dans la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris, et

— a été immobilisé plus d'une fois au cours des trente-six mois précédents dans un port d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.”

Les nouvelles dispositions en matière de contrôle par l'État du port devront être applicables à partir du 22 juillet 2003 au plus tard. Toutefois, lors de sa réunion des 7, 8 et 9 décembre 2000 à Nice, le Conseil européen a souligné l'importance d'une mise en œuvre anticipée de ces mesures.

Compte tenu de ce qui précède, la Commission souhaite fournir des informations au sujet des effets attendus des mesures de refus d'accès à l'intérieur de l'Union européenne. Sur la base des informations déjà rendues publiques au titre du mémorandum de Paris sur le contrôle par l'État du port, elle a identifié, pour la période de test comprise entre le 1er décembre 1999 et le 1er décembre 2002 un certain nombre de navires auxquels l'accès aux ports de l'Union européenne aurait été refusé sur la base des dispositions de la directive 2001/106/CE.

Une liste des navires répondant aux critères de l'article 7, lettre b, figure en annexe. **On compte au total 66 navires, navigant sous 13 pavillons.**

Le tableau reproduit ci-dessous contient d'autres données statistiques relatives à la liste noire indicative:

– Nombre de navires par pavillon:

Turquie	26
St. Vincent et Grenadines	12
Cambodge	9
Algérie	3
Panama	3
Sao Tomé e Príncipe	3
Bolivie	2
Égypte	2
Roumanie	2
Honduras	1
Liban	1
Maroc	1
Syrie	1

– Nombre de navires par catégorie:

Vraquiers	49
Navires-citernes pour produits chimiques	8
Pétroliers	8
Navires à passagers	1

– Nombre de navires en fonction du nombre d'immobilisations pendant une période donnée

5 immobilisations en 3 ans	3
4 immobilisations en 3 ans	4
3 immobilisations en 3 ans	13
3 immobilisations en 2 ans	3
2 immobilisations en 3 ans	43

2. Tableau indicatif établi sur la base des critères de l'article 7, paragraphe 1, lettre b, de la directive 95/21/CE (du 1er décembre 1999 au 1er décembre 2002)

Nom du navire	Numéro OMI	Type de navire	Âge	Nombre d'immobilisations/période de référence	Pavillon	Performances de l'État du pavillon
PAZAR	8871003	navire-citerne pour produits chimiques	11	5 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
LEGENT 1	7223132	vraquier	30	5 immobilisations/3 ans	Cambodge	risque très élevé
ALEX C	7346623	vraquier	28	5 immobilisations/3 ans	Roumanie	risque très élevé
SHIVA	7512076	vraquier	26	4 immobilisations/3 ans	Cambodge	risque très élevé
JOHANNA KATHRINA	7368293	navire-citerne pour produits chimiques	28	4 immobilisations/3 ans	St.-Vincent-et-les-Grenadines	risque élevé
GULSER ANA	8418289	vraquier	17	4 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
SALIH KALKAVAN	7401514	pétrolier	26	4 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
AIN TEMOUCHENT EX BARON MINTO	8110447	vraquier	20	3 immobilisations/3 ans	Algérie	risque très élevé
NEDROMA	7708182	vraquier	24	3 immobilisations/3 ans	Algérie	risque très élevé
TAM GOUT	9120425	navire-citerne pour produits chimiques	7	3 immobilisations/3 ans	Algérie	risque très élevé
EUROBULKER II	6926282	vraquier	32	3 immobilisations/3 ans	Cambodge	risque très élevé

PAULA K	7617967	vraquier	24	3 immobilisations/3 ans	Liban	risque très élevé
TANIA	7806908	vraquier	24	3 arrestations/3 ans	Roumanie	risque très élevé
HURANCAN	7106657	pétrolier	31	3 immobilisations/3 ans	St.-Vincent-et-les-Grenadines	risque élevé
ANASTASIOS IV	7509108	Pétrolier	25	3 immobilisations/3 ans	Sao Tome & Principe	risque très élevé
CAFER KALKAVAN	8913332	vraquier	18	3 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
KAPTAN NEVZAT KACAR	8325896	vraquier	18	3 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
KURUOGLU III	8512047	vraquier	12	3 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
ORAS	7526534	vraquier	25	3 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
YALAZ	7507186	vraquier	26	3 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
AGIOS DIMITRIOS	7409097	vraquier	27	3 immobilisations/2 ans	Panama	risque moyen
GREEN TRADER	7530418	vraquier	25	3 immobilisations/2 ans	Panama	risque moyen
MATRIX	7930474	vraquier	22	3 immobilisations/2 ans	Panama	risque moyen

GABRIELLE	6500296	navire à passagers	37	2 immobilisations/3 ans	Bolivie	risque très élevé
CAPE GEORJEAN	7118882	pétrolier	31	2 immobilisations/3 ans	Bolivie	risque très élevé
KHULLA	7363619	vraquier	28	2 immobilisations/3 ans	Cambodge	risque très élevé
MED BULKER I	7433323	vraquier	24	2 immobilisations/3 ans	Cambodge	risque très élevé
MED GENERAL IV	7108681	vraquier	31	2 immobilisations/3 ans	Cambodge	risque très élevé
MED GENERAL VI	7385825	vraquier	27	2 immobilisations/3 ans	Cambodge	Risque très élevé
RONGA	7223144	vraquier	30	2 immobilisations/3 ans	Cambodge	risque très élevé
SAMBOR	7724368	vraquier	22	2 immobilisations/3 ans	Cambodge	risque très élevé
DOMIAT	8203397	vraquier	17	2 immobilisations/3 ans	Égypte	risque très élevé
QENA	8203402	vraquier	16	2 immobilisations/3 ans	Égypte	risque élevé
CEMENTINA	5067077	vraquier	42	2 immobilisations/3 ans	Honduras	risque très élevé
ARRAZI	7925704	navire-citerne pour produits chimiques	20	2 immobilisations/3 ans	Maroc	risque très élevé

ARIEL	8857069	vraquier	27	2 immobilisations/3 ans	St Vincent & Grenadines	risque élevé
ARCHON	7012480	pétrolier	32	2 immobilisations/3 ans	St.Vincent & Grenadines	risque élevé
EDOIL	7501429	navire-citerne pour produits chimiques	27	2 immobilisations/3 ans	St.-Vincent-et-les-Grenadines	risque élevé
HECTOR	7531448	vraquier	25	2 immobilisations/3 ans	St.-Vincent-et-les-Grenadines	risque élevé
NESTOR C	7739985	vraquier	23	2 immobilisations/3 ans	St.-Vincent-et-les-Grenadines	risque élevé
NOTOS	7435216	vraquier	24	2 immobilisations/3 ans	St.-Vincent- et-les-Grenadines	risque élevé
OGARAMBA DIUGWU	7636810	pétrolier	24	2 immobilisations/3 ans	St.-Vincent-et-les-Grenadines	risque élevé
SULANDA	7521376	vraquier	26	2 immobilisations/3 ans	St.-Vincent-et-les-Grenadines	risque élevé
TAMAR	7302823	navire-citerne pour produits chimiques	29	2 immobilisations/3 ans	St.-Vincent-et-les-Grenadines	risque élevé
VALENTINA	7211347	vraquier	30	2 immobilisations/3 ans	St.-Vincent-et-les-Grenadines	risque élevé
PECTO	6707985	pétrolier	35	2 immobilisations/3 ans	Sao Tome & Principe	risque très élevé
SHANTI I	6805579	vraquier	34	2 immobilisations/3 ans	Sao Tomé e Principe	risque très élevé

MAI-S	7501807	vraquier	26	2 immobilisations/3 ans	Syrie	risque très élevé
ALAATIN BEY	7000243	navire-citerne pour produits chimiques	32	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
ALEMDAR 1 EX DEMET AKBASOGLU	8836986	pétrolier	12	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
ARIZONA DREAM	7930058	vraquier	22	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
AYHAN ASLAN	7418347	navire-citerne pour produits chimiques	26	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
BERRAK N	7632541	vraquier	25	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
ECE AKAT	7501261	vraquier	27	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
FEYZA EX URSUYA	8118566	vraquier	18	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
GOKHAN KIRAN	7433696	vraquier	17	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
HACI HILMI BEY	7702798	vraquier	25	2 immobilisations/3 ans	Turquie	Risque très élevé
HACI RESIT KALKAVAN EX STAHOLM	7640316	vraquier	24	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
HATIME ANA EX CAPTAIN JIM	7375454	Vraquier	26	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé

ISPARTA	7328683	vraquier	29	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
ORHAN EKINCI	8016988	vraquier	20	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
OSMAN METE	7380485	vraquier	27	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
SALIH C EX OCEAN VOYAGER	7314589	vraquier	29	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
SERRA DEVAL EX BEHRAM KAPTAN	7433426	vraquier	22	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
TAHIR KIRAN	7433713	vraquier	15	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé
TRANSBORA	7206419	vraquier	30	2 immobilisations/3 ans	Turquie	risque très élevé

Annexe 3

INSPECTIONS RÉALISÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES DE L'UE/EEE EN VERTU DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT ¹⁴

État membre	année 2001		
	Navires en escale	nombre d'inspections	% d'inspections
Belgique	5789	1679	29.00%
Danemark	2400	612	25.50%
Finlande	1311	426	32.49%
France	5792	558	9.63%
Allemagne	6745	1469	21.78%
Grèce	2670	751	28.13%
Islande	323	114	35.29%
Irlande	1330	280	21.05%
Italie	5850	2547	43.54%
Pays-Bas	5645	1325	23.47%
Norvège	1800	464	25.78%
Portugal	2830	805	28.45%
Espagne	5594	1694	30.28%
Suède	2850	658	23.09%
Royaume-Uni	6457	1801	27.89%

¹⁴ Informations publiées dans les rapports annuels du mémorandum d'entente de Paris concernant le contrôle par l'État du port.

**POURCENTAGE D'INSPECTIONS RÉALISÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES EN
VERTU DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT**

