



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 27.3.2006
COM(2006)111 final

2006/0046(COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le règlement (CE) n° 417/2002 tel qu'adopté vise l'introduction de prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, afin de réduire le risque de pollution par les hydrocarbures.

Dans le cadre des initiatives urgentes prises après le naufrage du pétrolier *Prestige*, la Commission avait décidé le 20 décembre 2002 de proposer une modification du règlement (CE) n° 417/2002 en vue d'accélérer le calendrier initial de retrait des pétroliers à simple coque et d'interdire avec un effet immédiat le transport des pétroles lourds dans des pétroliers à simple coque à destination ou au départ des ports d'un État membre de l'Union européenne.

Dès le mois de juin 2003 la proposition de la Commission avait été approuvée dans ses principaux éléments par le Parlement européen et le Conseil. Ainsi, le règlement (CE) n° 1726/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CE) n° 417/2002 est entré en vigueur le 21 octobre 2003.

En parallèle, la Commission et les États membres ont mis tout en œuvre pour que ces nouvelles règles puissent être retenues au niveau mondial par le biais d'une modification de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78).

Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a ainsi adopté en décembre 2003 des amendements de l'annexe I de MARPOL 73/78 sur le modèle des mesures adoptées par l'Union européenne. Néanmoins ces amendements contiennent certaines exemptions visées au paragraphe 7 de la règle 13G¹ relative au calendrier de retrait des pétroliers à simple coque et aux paragraphes 5, 6 et 7 de la règle 13H² relative à l'interdiction de transport des produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque.

Selon le règlement (CE) n° 417/2002 modifié les navires battant pavillon d'un État membre ne peuvent pas avoir recours aux exemptions à la règle 13G.

Par contre, un navire battant pavillon d'un État membre pourrait bénéficier des exemptions de la règle 13H dans la mesure où il opérerait en dehors des ports ou terminaux au large sous juridiction communautaire tout en restant conforme au règlement (CE) n° 417/2002 modifié.

La délégation italienne assurant la Présidence de l'Union européenne a fait une déclaration au cours de la réunion plénière du MEPC au nom des 15 États membres et de la Commission pour annoncer à toutes les autres parties contractantes de MARPOL 73/78, que les États membres n'autoriseront pas les navires-citernes battant leurs pavillons à avoir recours à l'une quelconque de ces exemptions. Elle a aussi déclaré que les États membres appliqueront les dispositions du paragraphe 8 b) des deux règles 13G et 13H de manière à refuser à des

¹ Règle 20 selon la nouvelle numérotation de l'annexe I de MARPOL 73/78 modifiée.

² Règle 21 selon la nouvelle numérotation de l'annexe I de MARPOL 73/78 modifiée.

navires-citernes qui ont été autorisés temporairement à déroger à la norme mondiale l'accès à leurs ports ou terminaux au large³.

En conséquence, depuis l'entrée en vigueur le 5 avril 2005 des amendements de l'annexe I de MARPOL 73/78, la réglementation communautaire est similaire aux normes internationales qui sont contraignantes pour tous les navires quel que soit leur pavillon et indépendamment de leur destination. Mais elle laisse la possibilité aux pétroliers à simple coque battant pavillon d'un État membre opérant en dehors des ports de l'Union européenne de bénéficier des exemptions à la règle 13H.

La Commission considère que cette possibilité juridique n'est pas acceptable d'un point de vue politique vis-à-vis des États tiers parties contractantes à MARPOL 73/78 auprès desquels les États membres de l'Union européenne se sont engagés formellement à ne pas avoir recours à ces exemptions. Il doit être souligné que les navires battant pavillon d'États tiers n'ont pas accès aux ports ou terminaux au large sous juridiction communautaire s'ils appliquent ces exemptions.

La position prise au nom des États membres en décembre 2003 reflétait d'ailleurs la volonté politique exprimée à plusieurs reprises par différentes formations du Conseil et le Conseil européen.

En effet, le Conseil « Transports » du 6 décembre 2002, « *Saluant les efforts résolus qui ont été accomplis au sein de la Communauté européenne et de l'Organisation maritime internationale (OMI) depuis l'accident de l'ERIKA, soulignant l'entière responsabilité de l'Etat du pavillon, y compris en ce qui concerne le contrôle effectif des sociétés de classification qui opèrent pour leur compte, et considérant que l'application effective de mesures renforcées de contrôle par l'Etat du port, y compris l'interdiction de navires, revêt la plus haute importance pour la suppression des navires inférieurs aux normes, » a convenu « que les qualités de pétroles lourdes⁴ ne doivent être transportées que par des pétroliers à double coque. »*

Le Conseil « Environnement » a réaffirmé le 9 décembre 2002 « *les conclusions adoptées par le Conseil « Transports » du 6 décembre 2002 concernant la sécurité des navires et la prévention de la pollution, qui visent à renforcer tant la sécurité maritime que la prévention de la pollution marine causée par les navires citernes » et s'est félicité « en particulier des mesures visant à accélérer l'abandon progressif des pétroliers à simple coque, à interdire l'utilisation de pétroliers à simple coque pour le transport de qualités lourdes de pétroles ...».*

Enfin, le Conseil européen de Copenhague des 12 et 13 décembre 2002 a confirmé que « *L'Union est déterminée à adopter toutes les mesures nécessaires pour éviter que de telles catastrophes ne se reproduisent, et se félicite des réponses rapides apportées par le Conseil et la Commission. L'Union continuera également à jouer un rôle déterminant dans les efforts déployés au niveau international, notamment au sein de l'OMI, pour atteindre cet objectif. Les conclusions du Conseil "Transports" du 6 décembre 2002 et du Conseil "Environnement" du 9 décembre 2002 devraient être mises en œuvre sans tarder, dans tous leurs aspects. »*

³ Rapport du Comité de la protection du milieu marin sur les travaux de sa cinquantième session, doc. MEPC 50/3, annexe VI, p. 1.

⁴ Ceci comprend le fuel lourd, le goudron, le bitume et le pétrole brut lourd.

Il apparaît donc que la norme communautaire qui permet à des navires battant pavillon d'un Etat membre d'opérer dans des conditions dérogatoires à l'extérieur des eaux communautaires n'est pas en ligne avec ces prises de positions politiques.

Par conséquent, le règlement (CE) n° 417/2002 doit être modifié aussi bien pour garantir le respect des engagements politiques pris par les Etats membres au niveau mondial que pour assurer la cohérence de la politique communautaire de sécurité maritime.

L'article premier vise à modifier l'article 4 paragraphe 3. Cette modification consiste à étendre le champ d'application des prescriptions relatives au transport de pétrole lourd dudit règlement aux navires battant pavillon d'un Etat membre. Il s'agit d'interdire le transport des produits pétroliers lourds à tous les pétroliers à simple coque battant un pavillon d'un Etat membre quelle que soit la juridiction dont relèvent les ports, les terminaux en mer ou la zone maritime où ils opèrent.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil

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

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

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

vu la proposition de la Commission⁵,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁶,

vu l'avis du Comité des régions⁷,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁸,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil⁹ prévoit l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conceptions équivalentes établies par la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée MARPOL 73/78) pour les pétroliers à simple coque, afin de réduire le risque de pollution accidentelle par les hydrocarbures dans les eaux européennes.
- (2) Ledit règlement a introduit des dispositions interdisant le transport des produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque au départ et à destination des ports de l'Union européenne.
- (3) Suite à une action des Etats membres et de la Commission au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), cette interdiction a été retenue au niveau mondial par le biais d'une modification de l'annexe I de MARPOL 73/78.

⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

⁶ JO C [...] du [...], p. [...].

⁷ JO C [...] du [...], p. [...].

⁸ JO C [...] du [...], p. [...].

⁹ JO L 64 du 7.3.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2172/2004 de la Commission (JO L 371 du 18.12.2004, p. 26).

- (4) Les paragraphes 5, 6 et 7 de la règle 13H de ladite annexe, relative à l'interdiction du transport des produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque, contiennent des exemptions à la règle. La déclaration faite par la Présidence italienne de l'Union européenne, consignée dans le rapport officiel du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI (MEPC 50), exprime un engagement politique de ne pas utiliser ces exemptions.
- (5) Conformément au règlement (CE) n° 417/2002, un navire battant pavillon d'un Etat membre pourrait bénéficier des exemptions de la règle 13H dans la mesure où il opèrerait en dehors des ports ou terminaux au large sous juridiction communautaire tout en restant conforme audit règlement.
- (6) Il y a, donc, lieu de modifier le règlement (CE) n° 417/2002 en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 4 du règlement (CE) n° 417/2002, le paragraphe 3bis suivant est inséré:

«3bis. Aucun pétrolier transportant des produits pétroliers lourds n'est autorisé à battre le pavillon d'un État membre, sauf s'il s'agit d'un pétrolier à double coque.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président