

**DIRECTIVE 2001/96/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 4 décembre 2001****établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers****(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 Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Étant donné le nombre élevé d'accidents de navigation concernant des vraquiers et les pertes en vies humaines qui y sont associées, de nouvelles mesures devraient être prises en vue de renforcer la sécurité maritime dans le cadre de la politique commune des transports.
- (2) L'analyse des causes d'accidents de vraquiers fait apparaître que les opérations de chargement et de déchargement de cargaisons solides en vrac, si elles ne sont pas exécutées correctement, peuvent contribuer à la perte de vraquiers, soit du fait de contraintes excessives exercées 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 la mauvaise exécution 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, ayant trait à l'interface navire/port en général et aux 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 («recueil BLU») et a vivement encouragé les gouvernements contractants à le mettre en œuvre le plus tôt possible et à informer l'OMI de tout

cas de non-respect des règles. Dans cette résolution, l'OMI a en outre invité les gouvernements contractants sur le territoire desquels se trouvent des terminaux de chargement et de déchargement de cargaisons solides en vrac à adopter des mesures législatives afin d'appliquer une série de principes essentiels nécessaires pour la mise en œuvre dudit recueil.

- (5) L'incidence des opérations de chargement et de déchargement sur la sécurité des vraquiers a des implications transfrontières, compte tenu du caractère planétaire des échanges de cargaisons sèches en vrac. Dès lors, il est préférable d'agir au niveau communautaire pour prévenir le naufrage de vraquiers dû à de mauvaises pratiques de chargement et de déchargement, en établissant 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 du recueil BLU.
- (6) Compte tenu du principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité, une directive constitue l'instrument juridique approprié, car elle 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 tout en laissant à chaque État membre le libre choix des modalités de mise en œuvre les mieux adaptées à son système national. Conformément au principe de proportionnalité, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis.
- (7) La sécurité des vraquiers et de leur équipage peut être renforcée en réduisant les risques liés à la mauvaise exécution des opérations de chargement ou de déchargement dans les terminaux pour cargaisons sèches en vrac. On pourra atteindre cet objectif 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.
- (8) Afin de renforcer la sécurité des vraquiers et d'éviter toute distorsion de la concurrence, les procédures harmonisées et les critères d'aptitude devraient s'appliquer à tous les vraquiers, quel que soit leur pavillon, et à tous les terminaux dans la Communauté où, dans des circonstances normales, ces navires font escale pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac.

<sup>(1)</sup> JO C 311 E du 31.10.2000, p. 240 et JO C 180 E du 26.6.2001, p. 273.

<sup>(2)</sup> JO C 14 du 16.1.2001, p. 37.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 13 février 2001 (JO C 276 du 1.10.2001, p. 38), position commune du Conseil du 27 juin 2001 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Parlement européen du 25 octobre 2001 (non encore parue au Journal officiel).

- (9) Il convient que les vraquiers faisant escale à un terminal pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac soient aptes à ces opérations. De même, les terminaux devraient être aptes à recevoir et à charger ou décharger les vraquiers faisant escale. À cet effet, des critères d'aptitude ont été définis dans le recueil BLU.
- (10) 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, il convient de nommer un représentant du terminal responsable de ces opérations dans le terminal, et de mettre à la disposition des capitaines des manuels de renseignements indiquant les exigences propres au terminal et au port. À cet effet, des dispositions sont prévues dans le recueil BLU.
- (11) L'élaboration, la mise en œuvre et le maintien d'un système de contrôle de la qualité dans les terminaux permettrait de garantir que les procédures de coopération et de communication et les opérations de chargement et de déchargement proprement dites dans le terminal sont planifiées et exécutées conformément à un cadre harmonisé internationalement reconnu et pouvant faire l'objet d'audits. En vue de sa reconnaissance internationale, le système de contrôle de la qualité devrait être compatible avec la série de normes ISO 9000 adoptée par l'Organisation internationale de normalisation. Afin de laisser aux nouveaux terminaux suffisamment de temps pour obtenir la certification correspondante, il importe de prévoir à leur intention, pour une période limitée, une autorisation temporaire d'exploitation.
- (12) 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 sécurité du navire ou de l'équipage, il convient de définir les responsabilités du capitaine et du représentant du terminal. À cet effet, des dispositions pertinentes sont prévues par la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (convention SOLAS de 1974), la résolution A.862(20) de l'assemblée de l'OMI et le recueil BLU. Aux mêmes fins, les procédures destinées à préparer, à approuver et à conduire les opérations de chargement ou de déchargement peuvent être fondées sur les dispositions desdits instruments internationaux.
- (13) La Communauté ayant d'une manière générale intérêt à dissuader les navires non conformes aux normes de fréquenter ses ports, il convient que le représentant du terminal notifie toute anomalie manifeste à bord d'un vraquier qui est de nature à menacer la sécurité des opérations de chargement ou de déchargement.
- (14) Il est nécessaire que les autorités compétentes des États membres empêchent ou fassent cesser les opérations de chargement ou de déchargement lorsqu'elles disposent d'éléments précis donnant à penser que la sécurité du navire ou de l'équipage est menacée par ces opérations. Les autorités compétentes devraient 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. L'intervention des autorités compétentes dans l'intérêt de la sécurité ne devrait pas être dépendante d'intérêts commerciaux liés au terminal.
- (15) Il est nécessaire de prévoir des procédures aux fins de signaler les avaries d'un navire survenant lors des opérations de chargement et de déchargement aux organes appropriés, tels que les sociétés de classification, et pour les réparer, si nécessaire. Au cas où ces avaries pourraient nuire à la sécurité ou à la navigabilité du navire, la décision concernant la nécessité et l'urgence des réparations devrait être prise par les autorités chargées du 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, les autorités en question devraient avoir le droit de faire appel à un organisme agréé pour entreprendre l'inspection de l'avarie et émettre un avis sur la nécessité de procéder à des réparations.
- (16) L'application de la présente directive devrait s'appuyer sur des procédures efficaces de contrôle et de surveillance dans les États membres. L'établissement de rapports sur les résultats de cette surveillance fournira des informations précieuses sur l'efficacité des exigences et des procédures harmonisées établies par la présente directive.
- (17) Dans la résolution A.797(19) de l'assemblée de l'OMI du 23 novembre 1995 relative à la sécurité des navires transportant des cargaisons solides en vrac, les autorités de l'État du port sont requises d'apporter la confirmation que les terminaux de chargement et de déchargement de cargaisons solides en vrac satisfont aux recueils et 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 que la Communauté est résolue à soutenir les efforts déployés au niveau international en vue de renforcer la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers.
- (18) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec 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 <sup>(1)</sup>.
- (19) Certaines dispositions de la présente directive devraient 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 en élargir le champ d'application.

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

(20) 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 <sup>(1)</sup> et ses directives spécifiques pertinentes s'appliquent au travail relatif au chargement et au déchargement des vraquiers,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article premier

##### Objet

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

- 1) de critères harmonisés 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, et
- 2) à tous les terminaux des États membres où font escale des vraquiers qui relèvent du champ d'application de la présente directive.

Sans préjudice des dispositions de la règle VI/7 de la convention SOLAS de 1974, la présente directive ne s'applique pas aux installations qui ne sont utilisées que de manière exceptionnelle pour le chargement, dans des vraquiers, et le déchargement, hors de vraquiers, de cargaisons solides en vrac et ne s'applique pas dès lors que les opérations de chargement ou de déchargement sont effectuées uniquement au moyen des équipements à bord du vraquier concerné.

#### Article 3

##### Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «conventions internationales», les conventions définies à l'article 2, point 1, de la directive 95/21/CE du Conseil <sup>(2)</sup>, telles qu'en vigueur le 4 décembre 2001;

<sup>(1)</sup> JO L 183 du 29.6.1989, p. 1.

<sup>(2)</sup> Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) (JO L 157 du 7.7.1995, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/97/CE de la Commission (JO L 331 du 23.12.1999, p. 67).

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 le 4 décembre 2001;

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, en son état au 4 décembre 2001;

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 à cargaison, qui est destiné au transport de minerais dans les cales centrales uniquement, ou
- un transporteur mixte tel que défini dans la règle II-2/3.2.7 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, à l'exclusion des grains;

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 dans des vraquiers ou le déchargement hors de vraquiers de cargaisons sèches en vrac;

8) «exploitant de terminal», le propriétaire d'un terminal, ou tout organisme ou personne à qui le propriétaire a confié la responsabilité des opérations de chargement et de déchargement d'un vraquier particulier effectuées au terminal;

9) «représentant du terminal», toute personne nommée par l'exploitant de terminal qui a la responsabilité générale de la préparation, de la conduite et du déroulement des opérations de chargement et de déchargement d'un vraquier particulier effectuées par le terminal et l'autorité pour contrôler l'ensemble;

10) «capitaine», la personne 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 <sup>(3)</sup>;

<sup>(3)</sup> Directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant les 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). Directive modifiée par la directive 97/58/CE de la Commission (JO L 274 du 7.10.1997, p. 8).

- 12) «administration de l'État du pavillon», les autorités compétentes de l'État dont le vraquier a droit de battre le pavillon;
- 13) «autorité chargée du contrôle par l'État du port», l'autorité compétente d'un État membre habilitée à appliquer 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;
- 15) «renseignements sur la cargaison», les renseignements sur la cargaison 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 par 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 visée à la section 4 du recueil BLU et établie selon le modèle figurant à l'appendice 3 dudit 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 opérationnelle des vraciers

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les exploitants de terminaux s'assurent de l'aptitude opérationnelle des vraciers au chargement ou 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 s'assurent que les exploitants de terminaux veillent à ce que, en ce qui concerne les terminaux dont ils sont responsables en vertu de la présente directive:

- 1) les terminaux respectent les dispositions de l'annexe II;
- 2) un ou plusieurs représentants du terminal soit/soient nommé(s);
- 3) des manuels de renseignements soient préparés indiquant les exigences propres au terminal et celles des autorités compétentes ainsi que les renseignements concernant le port et le terminal énumérés à l'appendice 1, point 1.2, du recueil BLU, et que ces manuels soient mis à la disposition des capitaines de vraciers faisant escale au terminal pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac, et

- 4) un système de contrôle de la qualité soit élaboré, mis en œuvre et maintenu. Un tel système de contrôle de la qualité est certifié conformément à la norme ISO 9001:2000 ou à une norme équivalente qui couvre au moins tous les aspects de la norme ISO 9001:2000, et fait l'objet d'audits selon les orientations de la norme ISO 10011:1991 ou d'une norme équivalente qui couvre tous les aspects de la norme ISO 10011:1991. La directive 98/34/CE<sup>(1)</sup> est respectée en ce qui concerne lesdites normes équivalentes.

Il est accordé une période transitoire de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive pour la mise en place du système de contrôle de la qualité et une année supplémentaire pour l'obtention de la certification du système.

#### Article 6

### Autorisation temporaire

Par dérogation aux exigences de l'article 5, point 4, l'autorité compétente peut délivrer, pour les terminaux qui ont été aménagés récemment, une autorisation temporaire d'exploitation d'une validité maximale de douze mois. Le terminal doit toutefois faire la preuve de son intention de mettre en œuvre un système de contrôle de la qualité conforme à la norme ISO 9001:2000 ou à une norme équivalente, comme prévu à l'article 5, point 4.

#### Article 7

### Responsabilités des capitaines et des représentants des terminaux

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les principes énoncés ci-après concernant les responsabilités des capitaines et des représentants des terminaux sont 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 par rapport à l'heure d'arrivée probable de son navire au terminal, 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 sur la cargaison requis par la règle VI/2.2 de la convention SOLAS de 1974 et, si nécessaire, une déclaration relative à la densité de ladite 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 énoncées à l'annexe IV.

<sup>(1)</sup> Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 204 du 21.7.1998, p. 37). Directive modifiée par la directive 98/48/CE (JO L 217 du 5.8.1998, p. 18).

- 2) Responsabilités du représentant du terminal:
- à la réception de la notification initiale de l'heure d'arrivée probable du navire, le représentant du terminal fournit au capitaine les renseignements visés à l'annexe V;
  - le représentant du terminal s'assure que le capitaine a été avisé dès que possible des informations contenues dans le formulaire de déclaration concernant la cargaison;
  - le représentant du terminal notifie sans délai au capitaine et à l'autorité chargée du contrôle par l'État du port les anomalies manifestes qu'il a constatées à bord d'un vraquier qui pourraient menacer la sécurité du chargement ou du déchargement de cargaisons solides en vrac;
  - avant le commencement et au cours du chargement ou du déchargement, le représentant du terminal s'acquitte des obligations énoncées à l'annexe VI.

#### Article 8

##### Procédures entre les vraciers et les terminaux

Les États membres veillent à ce que les procédures ci-après soient appliquées aux fins du chargement, dans des vraciers, ou du déchargement, hors de vraciers, de cargaisons solides en vrac.

- Avant le chargement ou le déchargement de cargaisons solides en vrac, le capitaine convient 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 numéro OMI du vraquier concerné y est indiqué et le capitaine et le représentant du terminal confirment leur accord sur le plan en le signant.

Toute modification du plan susceptible, aux yeux de l'une ou l'autre partie, de nuire à la sécurité du navire ou de l'équipage est mise au point, acceptée et approuvée par les deux parties sous forme d'un plan révisé.

Le plan de chargement ou de déchargement approuvé, ainsi que toute révision ultérieure approuvée, sont conservés à bord du navire et au terminal pendant une période de six mois, pour permettre aux autorités compétentes de procéder à toute vérification nécessaire.

- Avant le commencement du chargement ou du déchargement, la liste de contrôle de sécurité navire/terre est complétée et signée conjointement par le capitaine et le représentant du terminal, conformément aux directives figurant à l'appendice 4 du recueil BLU.
- Une communication effective entre le navire et le terminal est établie et maintenue tout au long de l'opération, permettant de répondre aux demandes de renseignements concernant le processus de chargement ou de déchargement et de réagir rapidement au cas où le capitaine ou le représentant du terminal ordonne de surseoir aux opérations de chargement ou de déchargement.

- 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 pour ce qui concerne l'ordre des cales, les quantités et la cadence de chargement ou de déchargement indiqués dans le plan. Il ne s'écarte pas du plan de chargement ou de déchargement approuvé, sauf consultation préalable et accord écrit du capitaine.
- 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 modification convenue. Dans le cas du déchargement, cet accord écrit est accompagné d'un document attestant que les cales à cargaison ont été vidées et nettoyées conformément aux exigences du capitaine, et indique toute avarie subie par le navire ainsi que toutes réparations effectuées.

#### Article 9

##### Rôle des autorités compétentes

- Sans préjudice des droits et obligations du capitaine prévus à la règle VI/7.7 de la convention SOLAS de 1974, les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes empêchent ou fassent cesser les opérations de chargement ou de déchargement de cargaisons solides en vrac lorsqu'elles disposent d'éléments précis donnant à penser que la sécurité du navire ou de l'équipage serait menacée par ces opérations.
- Lorsque l'autorité compétente est informée d'un désaccord entre le capitaine et le représentant du terminal sur l'application des procédures prévues à l'article 8, l'autorité compétente intervient, en cas de besoin, dans l'intérêt de la sécurité et/ou de l'environnement marin.

#### Article 10

##### Réparation des avaries survenues au cours du chargement ou du déchargement

- 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.
- Si l'avarie est susceptible de nuire à la structure ou à l'étanchéité de la coque, ou aux systèmes techniques essentiels du navire, l'administration de l'État du pavillon, ou un organisme agréé par elle et agissant en son nom, ainsi que l'autorité chargée du contrôle par l'État du port sont informées de la situation par le représentant du terminal et/ou le capitaine. La décision sur la nécessité d'une réparation immédiate ou sur la possibilité de son report est prise par l'autorité chargée du contrôle par l'État du port, en tenant compte de l'avis, s'il a été exprimé, de l'administration de l'État du pavillon ou de l'organisme agréé par elle et agissant en son nom, et de l'avis du capitaine. Lorsqu'une réparation immédiate est jugée nécessaire, il y est procédé à la satisfaction du capitaine et de l'autorité compétente avant que le navire ne quitte le port.

3. Aux fins de la décision visée au paragraphe 2, l'autorité chargée du contrôle par l'État du port peut faire appel à un organisme agréé pour entreprendre l'inspection de l'avarie et émettre un avis sur la nécessité d'une réparation immédiate ou sur son report.

4. Le présent article s'applique sans préjudice de la directive 95/21/CE.

#### Article 11

### Surveillance et établissement de rapports

1. Les États membres s'assurent régulièrement que les terminaux satisfont aux exigences de l'article 5, point 1, de l'article 7, point 2 et de l'article 8. Cette procédure de surveillance comprend l'exécution de visites inopinées au cours des opérations de chargement ou de déchargement.

De plus, les États membres s'assurent que les terminaux satisfont aux exigences de l'article 5, point 4, à l'expiration de la période prévue audit point 4 et, pour les terminaux récemment installés, à l'expiration de la période prévue à l'article 6.

2. Les États membres fournissent tous les trois 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 prévus dans la présente directive. Le rapport est transmis au plus tard le 30 avril de l'année qui suit la période de trois années calendaires sur laquelle il porte.

#### Article 12

### Évaluation

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur le fonctionnement du système prévu par la présente directive, rapport qui se fonde sur les rapports des États membres visés à l'article 11, paragraphe 2. Ce rapport contient également une évaluation quant à la question de savoir s'il est nécessaire que les États membres continuent à fournir les rapports qui sont visés à l'article 11, paragraphe 2.

#### Article 13

### Notification à l'OMI

La présidence du Conseil, agissant au nom des États membres, et la Commission informent conjointement l'OMI de l'adoption de la présente directive, en faisant référence au point 1.7 de l'annexe de la résolution A.797(19) de l'OMI.

#### Article 14

### Comité de réglementation

1. La Commission est assistée par le comité institué à l'article 12, paragraphe 1, de la directive 93/75/CEE du Conseil <sup>(1)</sup>, ci-après dénommé «comité».

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

#### Article 15

### Procédure de modification

1. Les définitions qui figurent à l'article 3, points 1 à 6 et points 15 à 18, 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 14, 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 cette dernière n'en est pas élargi.

2. La procédure visée à l'article 14, paragraphe 2, s'applique en cas de modification de l'article 8 et des annexes aux fins de la mise en œuvre des procédures prévues par la présente directive et en cas de modification ou d'abrogation des obligations en matière d'établissement de rapports, visées à l'article 11, paragraphe 2, et à l'article 12, dans la mesure où ces dispositions n'élargissent pas le champ d'application de la présente directive.

#### Article 16

### 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.

<sup>(1)</sup> Directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (JO L 247 du 5.10.1993, p. 19). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/74/CE de la Commission du 1<sup>er</sup> octobre 1998 (JO L 276 du 13.10.1998, p. 7).

*Article 17***Transposition et application**

1. Les États membres adoptent et publient, avant le 5 août 2003, les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1<sup>er</sup> mars 2004.

Lorsque les États membres adoptent ces 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 leur droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 18***Entrée en vigueur**

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

*Article 19***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 4 décembre 2001.

*Par le Parlement européen*

*La présidente*

N. FONTAINE

*Par le Conseil*

*Le président*

D. REYNDERS

## ANNEXE I

**EXIGENCES LIÉES À L'APTITUDE OPÉRATIONNELLE DES VRAQUIERS AU CHARGEMENT ET AU DÉCHARGEMENT DE CARGAISONS SOLIDES EN VRAC***(visées à l'article 4)*

Les vraquiers faisant escale aux terminaux des États membres pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac sont contrôlés afin de s'assurer de leur conformité aux exigences ci-après.

- 1) Ils comportent des cales à cargaison et des écoutes 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 comportent les numéros d'identification des écoutes 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 sont clairement visibles et facilement identifiables par l'opérateur des équipements de chargement ou de déchargement du terminal.
- 3) Les écoutes des cales à cargaison, les systèmes d'ouverture des écoutes et les dispositifs de sécurité sont en bon état de fonctionnement et utilisés uniquement à l'effet prévu.
- 4) Les indicateurs lumineux de la gîte, s'il en existe, sont testés avant le chargement ou le déchargement et se révèlent être opérationnels.
- 5) Si la présence à bord d'un calculateur de chargement agréé est requise, cet instrument est certifié et en état d'effectuer des calculs de contraintes au cours du chargement ou du déchargement.
- 6) Les machines de propulsion et les machines auxiliaires sont en bon état de fonctionnement.
- 7) Le matériel installé sur le pont pour les opérations d'amarrage et de mouillage est en état de fonctionnement et bien entretenu.

## ANNEXE II

**EXIGENCES LIÉES À L'APTITUDE DES TERMINAUX AU CHARGEMENT ET AU DÉCHARGEMENT DE CARGAISONS SOLIDES EN VRAC***(visées à l'article 5, point 1)*

1. Les terminaux n'acceptent pour le chargement ou le déchargement de cargaisons solides en vrac que des vraquiers aptes à accoster de manière sûre 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 aux normes applicables, et il ne doit être utilisé que par du personnel dûment qualifié et possédant, le cas échéant, les certificats requis.
3. Le personnel des terminaux est formé à tous les aspects du chargement et du déchargement sûrs des vraquiers, en fonction des responsabilités de chacun. La formation est 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.
4. Le personnel des terminaux assurant le chargement et le déchargement dispose d'équipements individuels de protection adéquats et les utilise, et bénéficie de périodes de repos appropriées afin d'éviter les accidents dus à la fatigue.

## ANNEXE III

**RENSEIGNEMENTS À FOURNIR PAR LE CAPITAINE AU TERMINAL**

[visés à l'article 7, point 1 b)]

1. L'heure prévue d'arrivée du navire au large du port, dès que possible. Cette indication doit être mise à jour le cas échéant.
  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 de la cargaison 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 concernant le navire, demandé par le terminal.
-

## ANNEXE IV

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

[visées à l'article 7, point 1 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 répartition 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 contraintes excessives;
- 3) le navire reste d'aplomb, ou bien, si une gîte est nécessaire pour des raisons opérationnelles, elle demeure 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 aussières 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 de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solide en vrac, 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 tout 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 approuvé, et n'entraîne pas d'inondation du quai ni des embarcations voisines; 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 doit éventuellement 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 à proximité 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) une surveillance étroite des opérations de chargement et de déchargement et du navire soit assurée 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) pour une même cale, le déchargement à tribord corresponde étroitement au déchargement à bâbord afin d'éviter une torsion de la structure du navire;
- 15) il soit tenu compte, lors du ballastage d'une ou de 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 PAR LE TERMINAL AU CAPITAINE**

[visés à l'article 7, point 2 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 <sup>(1)</sup>.
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, des défenses, des bollards et des dispositifs d'amarrage.
4. Profondeur minimale de l'eau le long du poste à quai et dans les chenaux d'accès ou de sortie <sup>(1)</sup>.
5. Densité de l'eau au poste à quai.
6. Distance maximale entre la flottaison et la partie supérieure des panneaux d'écoutille ou entre la flottaison et la partie supérieure des hiloires, suivant celle de ces valeurs qui 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 autres restrictions applicables, s'il n'est pas possible de charger la cargaison dans n'importe quel ordre ou dans n'importe quelle cale 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 des cargaisons ou des résidus à bord.
12. Renseignements préalables sur les opérations de chargement ou de déchargement qui sont prévues ou sur les changements à apporter aux plans existants de chargement ou de déchargement.
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.
18. Tout autre renseignement concernant le terminal, demandé par le capitaine.

---

<sup>(1)</sup> Les renseignements concernant les délais prévus pour l'accostage et l'appareillage ainsi que la profondeur d'eau minimale au poste à quai doivent être progressivement mis à jour et transmis au capitaine dès réception des avis d'heure d'arrivée prévue. Les informations sur la profondeur d'eau minimale dans les chenaux d'accès et de sortie seront fournies par le terminal ou l'autorité compétente, selon le cas.

## ANNEXE VI

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

*[visées à l'article 7, point 2 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) veiller à ce que le navire reste d'aplomb, ou bien, si une gêne est nécessaire pour des raisons opérationnelles, à ce qu'elle demeure aussi réduite que possible;
- 4) veiller, pour une même cale, à ce que le déchargement à tribord corresponde étroitement au déchargement à bâbord, afin d'éviter une torsion de la structure du navire;
- 5) 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;
- 6) 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;
- 7) 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 de chargement ou de déchargement approuvé;
- 8) veiller à ce que la cargaison soit nivelée, au chargement comme au déchargement, conformément aux exigences du capitaine;
- 9) veiller à ce que les quantités de cargaison requises pour obtenir le tirant d'eau et l'assiette de départ soient calculées 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;
- 10) 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;
- 11) veiller à ce qu'aucun travail à chaud ne soit exécuté à bord ou à proximité du navire alors que celui-ci est à quai, sauf autorisation du capitaine et conformément à toute exigence de l'autorité compétente.