

Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque ⁽¹⁾

(2001/C 154 E/02)

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

COM(2000) 848 final — 2000/0067(COD)

(Présentée par la Commission le 13 décembre 2000 conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE)

⁽¹⁾ JO C 212 E du 25.7.2000, p. 121.

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

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

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la politique commune des transports, des mesures supplémentaires doivent être prises pour accroître la sécurité et prévenir la pollution dans les transports maritimes.
- (2) La Communauté est gravement préoccupée par les accidents maritimes dans lesquels des pétroliers sont impliqués et par la pollution qui en résulte pour son littoral et les dommages causés à sa faune, sa flore et d'autres ressources marines.
- (3) Dans sa communication «Pour une politique commune de la sécurité maritime» ⁽¹⁾, la Commission a mis l'accent sur la demande du Conseil extraordinaire sur l'environnement et les transports du 25 janvier 1993 de soutenir l'action de l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de réduire la différence de sécurité entre les navires neufs et les navires existants en améliorant et/ou en retirant progressivement les navires existants, construits selon des normes antérieures, après une période de service raisonnable, en prêtant une attention particulière aux pétroliers non conformes aux prescriptions établies par les amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, modifiée par le protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), amendements qui sont entrés en vigueur en 1982.

⁽¹⁾ COM(93) 66 final du 24.2.1993.

Inchangé

PROPOSITION INITIALE

- (4) Dans sa résolution sur une politique commune de la sécurité maritime ⁽¹⁾, le Parlement européen a accueilli favorablement la communication de la Commission et a notamment appelé à une action en vue d'améliorer les normes de sécurité des navires-citernes.
- (5) Par sa résolution du 8 juin 1993 ⁽²⁾, le Conseil a entièrement soutenu les objectifs de la communication de la Commission.
- (6) L'Organisation maritime internationale a établi, par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, modifiée par le protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), des règles de prévention de la pollution, adoptées au niveau international, qui concernent la conception et l'exploitation des pétroliers.
- (7) Le 6 mars 1992, l'OMI a adopté des amendements importants à la convention MARPOL 73/78, qui introduisent des mesures plus rigoureuses concernant les normes de conception et de construction des pétroliers; ces amendements sont entrés en vigueur le 6 juillet 1993. Lesdites mesures, qui imposent la double coque ou le respect de normes de conception équivalentes pour les pétroliers livrés le 6 juillet 1996 ou après cette date, visent à prévenir la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement. Ces amendements comprennent aussi un plan, qui est entré en vigueur le 6 juillet 1995, prévoyant l'introduction progressive des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque livrés avant cette date. Ceux-ci doivent se conformer aux prescriptions en question au plus tard 25 ans, et dans certains cas 30 ans, après leur date de livraison. En application de ces mesures, les pétroliers à simple coque existants qui ne sont pas conformes aux exigences de la convention MARPOL 73/78 relatives aux citernes à ballast séparé et à leur localisation défensive ne pourront plus être exploités au-delà de 2007, et dans certains cas de 2012, à moins qu'ils ne se conforment aux prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes fixées par la règle 13 F de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78. Pour les pétroliers à simple coque existants qui sont conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 relatives aux citernes à ballast séparé et à leur localisation défensive, cette échéance sera atteinte au plus tard en 2026.

PROPOSITION MODIFIÉE

⁽¹⁾ JO C 91 du 28.3.1994, p. 301.

⁽²⁾ JO C 271 du 7.10.1993, p. 1.

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

- (8) Avant l'adoption de ces amendements à la convention MARPOL 73/78, les États-Unis avaient déjà adopté, en 1990, l'Oil Pollution Act (loi sur pollution par les hydrocarbures) établissant des prescriptions en matière de double coque pour les navires-citernes neufs et existants. En vertu de ces prescriptions, les pétroliers à simple coque sans double fond ou double muraille ne seront pas autorisés à naviguer à destination et en provenance des ports américains après le 1^{er} janvier 2010, à moins qu'ils se conforment aux prescriptions en matière de double coque. En outre, pendant la période précédant cette échéance finale, ces pétroliers à simple coque ne seront plus autorisés à naviguer à destination et en provenance des ports américains à partir de 2005 lorsqu'ils atteignent l'âge de 25 ans, et dans certains cas 23 ans, à moins qu'ils se conforment aux prescriptions en matière de double coque. Pour les pétroliers à simple coque équipés d'un double fond ou d'une double muraille, cette échéance finale est fixée au 1^{er} janvier 2015 et la limite d'âge du navire pendant la période de 2005 à 2015 est de 30 ans, et de 28 ans dans certains cas.
- (9) On peut s'attendre à ce que les différences entre le régime international et celui établi par les États-Unis pour les limites d'âge et les échéances pour l'application des prescriptions en matière de double coque aux pétroliers à simple coque existants feront que, à partir de 2005, les armateurs qui exploitent des pétroliers à simple coque qui ne sont plus autorisés à naviguer dans les eaux américaines en raison de leur âge, particulièrement après les échéances de 2010 et 2015, déplaceront leurs activités vers d'autres régions du monde, y compris l'Union européenne, et continueront à exploiter ces navires jusqu'à ce qu'ils soient contraints de les mettre en conformité avec les exigences en matière de double coque suivant les limites d'âge fixées par la convention MARPOL 73/78.
- (10) La comparaison des statistiques d'âge et d'accidents des navires-citernes fait apparaître des taux d'accidents en augmentation pour les vieux navires. On a reconnu au niveau international que l'adoption des amendements de 1992 à la convention MARPOL 73/78, par lesquels l'application des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes est obligatoire pour les pétroliers à simple coque existants lorsqu'ils atteignent un certain âge, assurera un degré plus élevé de protection contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement.
- (11) Il est dans l'intérêt de la Communauté d'adopter des mesures visant à éviter que les pétroliers à simple coque qui, en raison de leur âge avancé, ou après les échéances, ne sont plus autorisés à naviguer à destination et en provenance des ports américains en application de l'Oil Pollution Act de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures, ne commencent ou ne continuent à naviguer à destination et en provenance des ports européens et fassent persister ou augmentent ainsi le risque de pollution accidentelle par les hydrocarbures dans les eaux européennes.

PROPOSITION INITIALE

(12) Ces mesures doivent reposer sur les principes de la convention MARPOL 73/78, selon lesquels les pétroliers à simple coque existants doivent être mis en conformité avec les prescriptions en matière de double coque ou avec des normes de conception équivalentes au plus tard lorsqu'ils atteignent un certain âge. À cet effet, l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78 pour les pétroliers à simple coque existants doit se faire en abaissant la limite d'âge et en fixant des échéances, analogues à celles de l'Oil Pollution Act de 1990, après lesquelles ces navires doivent être conformes à ces prescriptions pour être autorisés à entrer dans un port ou dans les eaux intérieures d'un État membre de la Communauté.

(13) Les prescriptions de la règle 13 G de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78, en vertu desquelles les pétroliers à simple coque existants doivent être mis en conformité avec les prescriptions en matière de double coque ou avec des normes de conception équivalentes, s'appliquent uniquement aux transporteurs de brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes ainsi qu'aux transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes. Les prescriptions en matière de double coque ou les normes de conception équivalentes de la règle 13 F de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78 s'appliquent aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes livrés après le 6 juillet 1996. Cette différence au niveau des limites de taille exclut du champ d'application la catégorie des transporteurs de brut à simple coque livrés avant le 6 juillet 1996 et d'un port en lourd compris entre 600 et 20 000 tonnes, ainsi que celle des transporteurs de produits livrés avant le 6 juillet 1996 et d'un port en lourd compris entre 600 et 30 000 tonnes. En raison de l'importance de cette catégorie de pétroliers de tonnage inférieur dans les échanges intra-communautaires, il convient d'adopter des mesures pour faire en sorte que ces pétroliers soient également mis en conformité avec les prescriptions en matière de double coque ou avec des normes de conception équivalentes établies par la convention MARPOL 73/78. À cet effet, il faut accélérer l'introduction des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78 pour cette catégorie de pétroliers à simple coque, la conformité avec ces prescriptions étant une condition à l'entrée dans un port ou dans les eaux intérieures d'un État membre de la Communauté.

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

PROPOSITION MODIFIÉE

(13) Les prescriptions de la règle 13 G de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78, en vertu desquelles les pétroliers à simple coque existants doivent être mis en conformité avec les prescriptions en matière de double coque ou avec des normes de conception équivalentes, s'appliquent uniquement aux transporteurs de brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes ainsi qu'aux transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes. Les prescriptions en matière de double coque ou les normes de conception équivalentes de la règle 13 F de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78 s'appliquent aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes livrés après le 6 juillet 1996. Cette différence au niveau des limites de taille exclut du champ d'application la catégorie des transporteurs de brut à simple coque livrés avant le 6 juillet 1996 et d'un port en lourd compris entre 600 et 20 000 tonnes, ainsi que celle des transporteurs de produits livrés avant le 6 juillet 1996 et d'un port en lourd compris entre 600 et 30 000 tonnes. En raison de l'importance de cette catégorie de pétroliers de tonnage inférieur dans les échanges intra-communautaires, à l'exception des pétroliers de moins de 3 000 tonnes de port en lourd, il convient d'adopter des mesures pour faire en sorte que ces pétroliers soient également mis en conformité avec les prescriptions en matière de double coque ou avec des normes de conception équivalentes établies par la convention MARPOL 73/78. À cet effet, il faut accélérer l'introduction des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78 pour cette catégorie de pétroliers à simple coque, la conformité avec ces prescriptions étant une condition à l'entrée dans un port ou dans les eaux intérieures d'un État membre de la Communauté.

Inchangé

PROPOSITION INITIALE

Étant donné l'échéance prochaine fixée pour les pétroliers à simple coque qui ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 relatives aux citernes à ballast séparé et à leur localisation défensive, il n'y a aucune raison de maintenir le système de tarification différenciée établi par le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil pour ces pétroliers et les pétroliers qui sont conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 relatives aux citernes à ballast séparé et à leur localisation défensive.

Étant donné que les mesures nécessaires pour l'application du présent règlement sont des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 définissant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾, elles devraient être adoptées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de cette décision.

Certaines dispositions du présent règlement contenant des références aux règles de la convention MARPOL 73/78 peuvent être modifiées par la Commission, assistée par le comité, pour tenir compte des amendements à ces règles qui ont été adoptés ou sont entrés en vigueur,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif

Le présent règlement a pour objectif d'établir:

- un plan d'introduction accélérée pour l'application des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78 aux pétroliers à simple coque et

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à tous les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes,

- lorsqu'ils entrent dans un port ou dans les eaux intérieures d'un État membre, quel que soit le pavillon sous lequel ils naviguent, ou
- battant le pavillon d'un État membre.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «MARPOL 73/78», la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, modifiée par le protocole de 1978 y relatif ainsi que par les amendements à ce dernier qui sont entrés en vigueur;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

PROPOSITION MODIFIÉE

(15) Étant donné l'échéance prochaine fixée pour les pétroliers à simple coque qui ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 relatives aux citernes à ballast séparé et à leur localisation défensive, il n'y a aucune raison de maintenir le système de tarification différenciée établi par le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil pour ces pétroliers et les pétroliers qui sont conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 relatives aux citernes à ballast séparé et à leur localisation défensive.

(16) Étant donné que les mesures nécessaires pour l'application du présent règlement sont des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 définissant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾, elles devraient être adoptées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de cette décision.

(17) Certaines dispositions du présent règlement contenant des références aux règles de la convention MARPOL 73/78 peuvent être modifiées par la Commission, assistée par le comité, pour tenir compte des amendements à ces règles qui ont été adoptés ou sont entrés en vigueur,

Inchangé

- un plan d'introduction accélérée pour l'application des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78 aux pétroliers à simple coque.

Inchangé

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

PROPOSITION INITIALE

- 2) «pétrolier», un pétrolier tel qu'il est défini dans la règle 1 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 3) «port en lourd», le port en lourd tel qu'il est défini dans la règle 1 (22) de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 4) «pétrolier neuf», un pétrolier neuf tel qu'il est défini dans la règle 1 (26) de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 5) «transporteur de pétrole brut», un transporteur de pétrole brut tel qu'il est défini dans la règle 1 (29) de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 6) «transporteur de produits», un transporteur de produits tel qu'il est défini dans la règle 1 (30) de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 7) «pétrolier à simple coque», un pétrolier qui n'est pas conforme aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes de la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 8) «pétrolier à double coque», un pétrolier qui est conforme aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes de la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 9) «âge», l'âge d'un navire, exprimé en nombre d'années à partir de la date de sa livraison.

*Article 4***Conformité des pétroliers à simple coque avec les prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes**

1. Les États membres interdisent aux pétroliers à simple coque d'entrer dans leurs ports ou leurs eaux intérieures après dates indiquées ci-après, à moins que ces pétroliers au plus tard à la première de ces dates prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes de la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78:

- 1) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes qui ne sont pas conformes aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs prévues aux règles 13, 13B, 13E et 18 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78:

PROPOSITION MODIFIÉE

1. Les États membres interdisent aux pétroliers à simple coque d'entrer dans leurs ports ou leurs eaux intérieures après les dates indiquées ci-après, à moins que ces pétroliers ne soient mis en conformité avec les prescriptions en matière de double coque ou les normes de conception équivalentes de la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78:

- 1) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes qui ne sont pas conformes aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs prévues aux règles 13, 13B, 13E et 18 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78: au plus tard à la date anniversaire de leur livraison, suivant le calendrier ci-dessous.

— 2003 pour les navires livrés en 1973 ou avant,

— 2004 pour les navires livrés en 1974 et 1975,

PROPOSITION INITIALE

- 2) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes qui sont conformes aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs prévues dans les règles 13, 13B, 13E et 18 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78:

- 3) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à tonnes mais inférieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à tonnes mais inférieur à 30 000 tonnes qui ne sont pas conformes aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs prévues dans les règles 13, 13B, 13E et 18 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78: lorsqu'ils atteignent l'âge de 25 ans ou le 1^{er} janvier 2015

PROPOSITION MODIFIÉE

- 2005 pour les navires livrés en 1976 et 1977,
 - 2006 pour les navires livrés en 1978, 1979 et 1980,
 - 2007 pour les navires livrés en 1981 ou après.
- 2) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes qui sont conformes aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs prévues dans les règles 13, 13B, 13E et 18 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78: au plus tard à la date anniversaire de leur livraison, suivant le calendrier ci-dessous.
- 2003 pour les navires livrés en 1977 ou avant,
 - 2004 pour les navires livrés en 1978,
 - 2005 pour les navires livrés en 1979,
 - 2006 pour les navires livrés en 1980,
 - 2007 pour les navires livrés en 1981,
 - 2008 pour les navires livrés en 1982,
 - 2009 pour les navires livrés en 1983,
 - 2010 pour les navires livrés en 1984,
 - 2011 pour les navires livrés en 1985,
 - 2012 pour les navires livrés en 1986 et 1987,
 - 2013 pour les navires livrés en 1988 et 1989,
 - 2014 pour les navires livrés en 1990 et 1991,
 - 2015 pour les navires livrés en 1992 ou après.
- 3) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 3 000 tonnes mais inférieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 3 000 tonnes mais inférieur à 30 000: au plus tard à la date anniversaire de leur livraison, suivant le calendrier ci-dessous.
- 2003 pour les navires livrés en 1974 ou avant,
 - 2004 pour les navires livrés en 1975 et 1976,
 - 2005 pour les navires livrés en 1977 et 1978,

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

- 2006 pour les navires livrés en 1979 et 1980,
- 2007 pour les navires livrés en 1981,
- 2008 pour les navires livrés en 1982,
- 2009 pour les navires livrés en 1983,
- 2010 pour les navires livrés en 1984,
- 2011 pour les navires livrés en 1985,
- 2012 pour les navires livrés en 1986,
- 2013 pour les navires livrés en 1987 et 1988,
- 2014 pour les navires livrés en 1989, 1990 et 1991,
- 2015 pour les navires livrés en 1992 ou après.

2. Un pétrolier de la catégorie (1) âgé de 25 ans et plus à compter de la date de sa livraison doit être conforme à l'une des deux dispositions suivantes:

- a) il doit être doté de citernes latérales ou d'espaces de double fond, qui ne soient pas utilisés pour le transport de pétrole et dont la largeur et la hauteur soient conformes aux exigences de la règle 13F (4) de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78: ou
- b) il doit être chargé de manière hydrostatiquement équilibrée, compte tenu des directives adoptées par l'OMI (résolution 64(36) du CPMM).

3. L'administration peut autoriser la poursuite de l'exploitation d'un pétrolier de la catégorie (1) au-delà de 2005, et d'un pétrolier de la catégorie (2) au-delà de 2010, moyennant l'application d'un programme spécial d'évaluation de l'état des navires (comme prévu à l'annexe).

Article

Notification à l'OMI

La présidence du Conseil et la Commission informent l'Organisation maritime internationale de l'adoption du présent règlement, en faisant référence à l'article 211, paragraphe 3, de la convention des Nations unies sur le droit de la mer.

Article

Procédure de comité

1. La Commission est assistée du comité institué en vertu de l'article 12, paragraphe 1, de directive 93/75/CEE du Conseil ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ 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).

Article 5

Inchangé

Article 6

Inchangé

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

2. Dans le cas où il est fait référence à ce paragraphe, la procédure réglementaire prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE du Conseil s'applique, conformément à l'article 7, paragraphe 3, et à l'article 8 de cette décision.

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

Article

Procédure de modification

Les références dans les articles aux règles de l'annexe I de MARPOL 73/78 peuvent être modifiées, conformément à la procédure prévue à l'article 9, afin de les aligner sur les amendements à ces règles adoptés par l'OMI.

Inchangé

Article 7

Article

Abrogation du règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil

Le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil du 21 novembre 1994 concernant la mise en œuvre de la résolution A.747(18) de l'Organisation maritime internationale relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé ⁽¹⁾ est abrogé à partir de [12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement].

Inchangé

Article 8

Article

Mise en œuvre

1. Les États membres adoptent en temps voulu, mais avant la date de l'application visée à l'article 12, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour l'application du présent règlement.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, celles-ci contiennent une référence au présent règlement ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres informent immédiatement la Commission de toutes les dispositions de droit interne qu'ils prennent dans le domaine régi par la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

Inchangé

Article 9

Article

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le douzième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*. Il est applicable le [12 mois après la date de son entrée en vigueur].

Inchangé

Article 10

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

(¹) JO L 319 du 12.12.1994, p. 1.

PROPOSITION MODIFIÉE

ANNEXE

PROGRAMME D'ÉVALUATION DE L'ÉTAT DES NAVIRES (CAS)

- A. Régime spécial de contrôle pour les pétroliers de la catégorie 1 (transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes, non conformes aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs prévues dans les règles 13, 13B, 13E et 18 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78), ainsi que pour les pétroliers de la catégorie 2 (transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes, conformes aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs prévues dans les règles 13, 13B, 13E et 18 (4) de l'annexe I de MARPOL 73/78), comme condition à la poursuite de leur exploitation au-delà de 2005 et de 2010 respectivement.
- 1) Le contrôle spécial doit être effectué en corrélation avec le contrôle intermédiaire ou périodique le plus récent précédant la date limite du 1^{er} janvier 2005 et du 1^{er} janvier 2010 respectivement, et conformément au programme d'évaluation de l'état des navires (CAS). La poursuite de l'exploitation du navire peut être autorisée sous réserve d'une issue favorable du contrôle spécial. En aucun cas, toutefois, la poursuite de l'exploitation d'un navire ne peut être tolérée au-delà du jour de sa date d'anniversaire en 2007 et 2015 respectivement.
 - 2) Le contrôle spécial est effectué par une société de classification autre que celle qui a délivré le certificat du navire pour confirmer que la poursuite de l'exploitation du navire peut être autorisée. Le contrôle spécial par l'autre société de classification a essentiellement pour objectif de valider les mesures d'épaisseur les plus récentes effectuées par la société qui a délivré les certificats, y compris la vérification de l'inspection de la carène du navire, conformément aux dispositions prévues par le HSSC (résolution A.746 (18) de l'OMI sur les instructions officielles relevant du système harmonisé de contrôle et de certification: mise en cale sèche ou inspection sous eau), aussi bien qu'à recalculer la résistance de la charpente sur la base des mesures d'épaisseur obtenues.
 - 3) Dans l'hypothèse où l'autre société de classification relèverait, dans le cadre du contrôle spécial, des cas de corrosion substantielle ou des défauts structurels qui, à ses yeux, pourraient être préjudiciables à l'intégrité structurelle du navire, il conviendra de mettre en œuvre des actions correctrices à la satisfaction de l'organisation agréée, avant d'autoriser toute poursuite de l'exploitation du navire au-delà de la date du 1^{er} janvier 2005 et du 1^{er} janvier 2010 respectivement, visée au paragraphe 1. Le cas échéant, l'autre organisation agréée effectuera un contrôle supplémentaire pour s'assurer que les actions correctrices demandées ont été menées à bien et offrent toutes les garanties de qualité. Dans l'hypothèse où l'autre organisation agréée constaterait, dans le cadre du contrôle spécial, des cas de corrosion mineure ou des défauts structurels qui, à ses yeux, ne sont pas susceptibles de porter préjudice à l'intégrité structurelle du navire, ladite société suivra l'évolution de ces défauts en procédant à des contrôles annuels.
 - 4) Les navires de cette catégorie relevant du champ d'application du présent règlement devront être munis de certificats apportant la preuve que les contrôles spéciaux ont été effectués à la satisfaction de l'organisation agréée compétente pour effectuer le contrôle, assortis des résultats de ces inspections.
- B. La présente annexe sera modifiée conformément à la procédure visée à l'article 6, en vue de se conformer à l'accord obtenu au sein de l'OMI.
-