

Bruxelles, le 3 décembre 2002

La Commission européenne prend des mesures pour interdire les pétroliers sous-normes dans les eaux européennes

La Commission a publié aujourd'hui les noms des navires à risque qui seraient bannis si les nouvelles règles européennes de sécurité maritime étaient d'ores et déjà entrées en vigueur. Elle propose également d'interdire définitivement le transport de fioul lourd dans les pétroliers à coque unique et appelle les Etats à se prononcer sur cette nouvelle mesure dès le prochain Conseil européen de Copenhague les 12-13 décembre prochains. Ces mesures phares de la Communication "Prestige" s'accompagnent d'une demande formelle aux Etats membres d'accélérer et d'anticiper l'application des mesures de sécurité maritime adoptées suite au naufrage de l'ERIKA voilà trois ans afin de protéger les côtes et les citoyens européens de nouvelles catastrophes, comme ils s'y étaient engagés lors du Conseil Européen de Nice en décembre 2000. Pour sa part, la Commission a déjà pris les mesures destinées à accélérer la mise en place de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime. « Les mots ne suffisent pas : il faut passer aux actes et appliquer pleinement les mesures de sécurité maritime. La sécurité est de la responsabilité de chacun et seule une stricte application de l'ensemble des mesures peut éviter que les bateaux-poubelles passent entre les mailles du filet. » a déclaré Loyola de Palacio, Vice-Présidente en charge des Transports et de l'Energie. « Il faut également que nous modifions profondément les règles internationales, notamment en termes de responsabilité pénale et financière. Mais ce n'est qu'en parlant d'une seule voix au sein de l'Organisation Maritime Internationale que nous pourrons peser davantage. » a-t-elle ajouté.

Dans une Communication au Parlement européen et au Conseil adoptée aujourd'hui, la Commission tire les principales conséquences de la catastrophe du « Prestige ». Elle note que des avancées très importantes ont déjà été effectuées depuis le naufrage de l'Erika mais qu'elles doivent être pleinement appliquées par les Etats membres pour être vraiment efficaces. Elle explore également les mesures rapides et concrètes qui pourraient permettre d'améliorer encore davantage la sécurité maritime et être rapidement opérationnelles.

Publication de la liste noire des navires très dangereux

La Commission a pris l'initiative aujourd'hui de rendre publique, à titre indicatif, la liste noire des 66 navires ayant été détenus à plusieurs reprises dans les ports européens pour non-conformité avec les règles de sécurité maritime. Avec cette mesure, la Commission espère que les opérateurs renonceront à affréter les navires sous-normes et que les armateurs et les Etats du pavillon de ces navires appliqueront dès maintenant les normes renforcées de sécurité maritime.

Interdiction des pétroliers à coque unique pour le transport de fioul lourd

En outre, la Commission a décidé de proposer dans les meilleurs délais un règlement interdisant le transport de fioul lourd dans les pétroliers à coque unique à partir ou à destination des ports de l'UE. Le fioul lourd, matière extrêmement polluante mais relativement bon marché, est en effet souvent transporté par les navires les plus anciens et les moins sûrs. D'ores et déjà, la Commission exhorte le Conseil Européen de Copenhague à appeler les Etats membres à donner la priorité à cette décision. En outre, la Commission demande au Conseil de lui donner un mandat de négociation pour assurer que les pays candidats, ainsi que les pays voisins qui transportent du fioul lourd dans les eaux de l'UE, appliquent le même principe, au moyen d'accords administratifs dans le cadre des instances de coopération existantes, comme le Mémoire de Paris sur le contrôle de l'Etat du Port et Euro-Med.

Application anticipée et accélérée de la législation européenne

La Commission demande également aux Etats-membres de prendre instamment des mesures concrètes afin d'assurer l'application pleine et entière des nouvelles règles de sécurité. En effet, les Etats membres ne peuvent faire plus longtemps l'économie du recrutement d'un nombre suffisant d'inspecteurs afin de contrôler au moins 25% des navires tel que l'exigent les règles européennes en vigueur. De même, ils doivent assurer un niveau suffisant d'inspection dans tous leurs ports et lieux de mouillage sous peine de les voir devenir de véritables "ports de complaisance".

Mise en place de l'Agence européenne de Sécurité Maritime

Pour sa part, la Commission a déjà pris toutes les mesures nécessaires pour la mise en place accélérée de la future Agence européenne pour la Sécurité Maritime. La nomination de son Directeur exécutif devrait avoir lieu en janvier 2003. La Commission a également d'ores et déjà engagé la mise en place du système communautaire de suivi du trafic des navires, SafeSeaNet. Ce système prévoit la mise en place d'une base de données européennes et d'un réseau télématique entre les Etats membres, intégrant les informations fournies en temps réel par les transpondeurs 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. De plus, elle a demandé aux Etats membres d'établir, de façon anticipée, les plans nationaux d'accueil des navires en détresse dans les lieux de refuge.

La question des indemnisations et mesures complémentaires

Par ailleurs, il est essentiel de renforcer le niveau d'indemnisation des dommages résultant des pollutions maritimes majeures. Lors de la Conférence Diplomatique de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de mai 2003, les Etats membres doivent décider de ratifier la convention créant un troisième niveau d'indemnisation et s'assurer qu'un montant suffisant de réparation soit établi, au moins 1 milliard €. Ces mesures doivent entrer en vigueur avant la fin de l'année 2003.

La Commission propose en outre une série de mesures complémentaires incluant notamment :

- une législation sur la responsabilité pénale des entités reconnues responsables de pollution marine pour négligence grave. A cet effet, la Commission fera deux propositions : l'une sur l'introduction de pénalités financières pour toute personne qui a commis des négligences graves à l'origine d'une pollution, l'autre sur les dégazages.
- des amendements au régime international des responsabilités : les Etats membres devraient soutenir pleinement les propositions visant à ne plus permettre au propriétaire de limiter sa responsabilité, en cas de faute de sa part, ainsi que de mettre fin au régime d'immunité dont disposent d'autres acteurs clés comme l'affréteur, l'armateur, etc...;
- la mise en place d'un système d'agrément communautaire des certificats de compétence des marins délivrés hors de l'Union.

Adhésion de la Communauté à l'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Enfin, il est important que la Communauté devienne membre à part entière de l'Organisation Maritime Internationale afin d'éviter l'éparpillement des positions des Etats membres et assurer qu'elle joue un rôle moteur dans le renforcement de la sécurité maritime. La Commission a déjà fait une proposition en ce sens le 9 avril 2002 (IP/02/525).

Annexes :

- La liste noire des navires
- Le pourcentage d'inspection des Etats membres
- La liste noire des pavillons

1. INDICATIVE BLACK LIST OF SHIPS
 2. PORT STATE CONTROL INSPECTIONS BY MEMBER STATES 2000 – 2001
 3. BLACK – GREY –WHITE LISTS FROM THE PARIS MOU
-

1. INDICATIVE BLACK LIST OF SHIPS

1. based on Article 7b of Directive 95/21/EC on port State control, as amended, concerning refusal of access of vessels into ports of the Member States

Summary of data collected.

After the sinking of the oil tanker “ERIKA” on the 12 of December 1999, the European Parliament and the Council, on the 19th of December 2001, adopted measures to strengthen the existing port State Control regime within the Community, as laid down in Directive 95/21/EC.

Amongst the measures adopted, a new Article 7b requires the Commission to publish every six months the information relating to ships that have been refused access to the Community ports, in accordance with the following criteria :

« Any ship in one of the categories of Annex XI, section A (i.e. gas and chemical tankers, bulk carriers, oil tankers and passenger ships), is refused access to ports within the Community, if the ship:

either

- flies the flag of a State appearing in the black list as published in the annual report of the MOU, and
- has been detained more than twice in the course of the preceding 24 months in a port of a State signatory of the MOU,
- or
- flies the flag of a State described as “very high risk” or “high risk” in the black list as published in the annual report of the MOU, and
- has been detained more than once in the course of the preceding 36 months in a port of a State signatory of the MOU.”

The new provisions on Port State Control shall be applicable by the 22 July 2003 at the latest. However, in its meeting of 7, 8 and 9 December 2000, in Nice, the European Council stressed the importance of an earlier implementation of such measures.

In the light of the above, the Commission wishes to provide information on the foreseen impact of the measure of refusal of access within the European Union. Using the information already made public by the Paris memorandum of understanding on Port State Control, the Commission has identified, for a test-period between 1 December 1999 and 1 December 2002, a number of vessels which would have been refused access to ports of the European Union according to the provisions of Directive 2001/106/EC.

A list of ships falling under the criteria of Article 7b is given in Annex. **The total number of ships involved is 66, representing 13 flags.**

Further statistical information relating to the indicative black list is provided here below:

– Number of ships per flag:

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| Turkey | 26 |
| St. Vincent & Grenadines | 12 |
| Cambodia | 9 |
| Algeria | 3 |
| Panama | 3 |
| Sao Tome and Principe | 3 |
| Bolivia | 2 |
| Egypt | 2 |
| Romania | 2 |
| Honduras | 1 |
| Lebanon | 1 |
| Morocco | 1 |
| Syrian Arab Republic | 1 |

– Number of ships per type of vessel:

| | |
|-------------------|----|
| Bulk carriers | 49 |
| Chemical tankers | 8 |
| Oil tankers | 8 |
| Passenger vessels | 1 |

– Number of ships per number of detentions during a given period

| | |
|-------------------------|----|
| 5 detentions in 3 years | 3 |
| 4 detentions in 3 years | 4 |
| 3 detentions in 3 years | 13 |
| 3 detentions in 2 years | 3 |
| 2 detentions in 3 years | 43 |

2. Indicative table established in accordance with the criteria laid down in Article 7b, paragraph 1, of Directive 95/21/EC (from 1st December 1999 to 1st December 2002)

| Name of vessel | IMO number | Type of vessel | Age | Number of detentions/ period of reference | Flag | Flag State performance |
|-------------------------------|------------|-----------------|-----|---|--------------------------|------------------------|
| PAZAR | 8871003 | Chemical Tanker | 11 | 5 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| LEGENT 1 | 7223132 | Bulkcarrier | 30 | 5 detentions/3 years | Cambodia | very high risk |
| ALEX C | 7346623 | Bulkcarrier | 28 | 5 detentions/3 years | Romania | very high risk |
| SHIVA | 7512076 | Bulkcarrier | 26 | 4 detentions/3 years | Cambodia | very high risk |
| JOHANNA KATHRINA | 7368293 | Chemical Tanker | 28 | 4 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |
| GULSER ANA | 8418289 | Bulkcarrier | 17 | 4 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| SALIH KALKAVAN | 7401514 | Oil Tanker | 26 | 4 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| AIN TEMOUCHENT EX BARON MINTO | 8110447 | Bulkcarrier | 20 | 3 detentions/3 years | Algeria | very high risk |
| NEDROMA | 7708182 | Bulkcarrier | 24 | 3 detentions/3 years | Algeria | very high risk |
| TAM GOUT | 9120425 | Chemical Tanker | 7 | 3 detentions/3 years | Algeria | very high risk |
| EUROBULKER II | 6926282 | Bulkcarrier | 32 | 3 detentions/3 years | Cambodia | very high risk |
| PAULA K | 7617967 | Bulkcarrier | 24 | 3 detentions/3 years | Lebanon | very high risk |
| TANIA | 7806908 | Bulkcarrier | 24 | 3 detentions/3 years | Romania | very high risk |
| HURANCAN | 7106657 | Oil Tanker | 31 | 3 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |
| ANASTASIOS IV | 7509108 | Oil Tanker | 25 | 3 detentions/3 years | Sao Tome & Principe | very high risk |
| CAFER KALKAVAN | 8913332 | Bulkcarrier | 18 | 3 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| KAPTAN NEVZAT KACAR | 8325896 | Bulkcarrier | 18 | 3 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| KURUOGLU III | 8512047 | Bulkcarrier | 12 | 3 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| ORAS | 7526534 | Bulkcarrier | 25 | 3 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| YALAZ | 7507186 | Bulkcarrier | 26 | 3 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| AGIOS DIMITRIOS | 7409097 | Bulkcarrier | 27 | 3 detentions/2 years | Panama | medium risk |

| | | | | | | |
|-----------------|---------|-----------------|----|----------------------|--------------------------|----------------|
| GREEN TRADER | 7530418 | Bulkcarrier | 25 | 3 detentions/2 years | Panama | medium risk |
| MATRIX | 7930474 | Bulkcarrier | 22 | 3 detentions/2 years | Panama | medium risk |
| GABRIELLE | 6500296 | Passenger Ship | 37 | 2 detentions/3 years | Bolivia | very high risk |
| CAPE GEORJEAN | 7118882 | Oil Tanker | 31 | 2 detentions/3 years | Bolivia | very high risk |
| KHULLA | 7363619 | Bulkcarrier | 28 | 2 detentions/3 years | Cambodia | very high risk |
| MED BULKER I | 7433323 | Bulkcarrier | 24 | 2 detentions/3 years | Cambodia | very high risk |
| MED GENERAL IV | 7108681 | Bulkcarrier | 31 | 2 detentions/3 years | Cambodia | very high risk |
| MED GENERAL VI | 7385825 | Bulkcarrier | 27 | 2 detentions/3 years | Cambodia | very high risk |
| RONGA | 7223144 | Bulkcarrier | 30 | 2 detentions/3 years | Cambodia | very high risk |
| SAMBOR | 7724368 | Bulkcarrier | 22 | 2 detentions/3 years | Cambodia | very high risk |
| DOMIAT | 8203397 | Bulkcarrier | 17 | 2 detentions/3 years | Egypt | very high risk |
| QENA | 8203402 | Bulkcarrier | 16 | 2 detentions/3 years | Egypt | high risk |
| CEMENTINA | 5067077 | Bulkcarrier | 42 | 2 detentions/3 years | Honduras | very high risk |
| ARRAZI | 7925704 | Chemical Tanker | 20 | 2 detentions/3 years | Morocco | very high risk |
| ARIEL | 8857069 | Bulkcarrier | 27 | 2 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |
| ARCHON | 7012480 | Oil Tanker | 32 | 2 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |
| EDOIL | 7501429 | Chemical Tanker | 27 | 2 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |
| HECTOR | 7531448 | Bulkcarrier | 25 | 2 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |
| NESTOR C | 7739985 | Bulkcarrier | 23 | 2 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |
| NOTOS | 7435216 | Bulkcarrier | 24 | 2 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |
| OGARAMBA DIUGWU | 7636810 | Oil Tanker | 24 | 2 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |
| SULANDA | 7521376 | Bulkcarrier | 26 | 2 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |
| TAMAR | 7302823 | Chemical Tanker | 29 | 2 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |

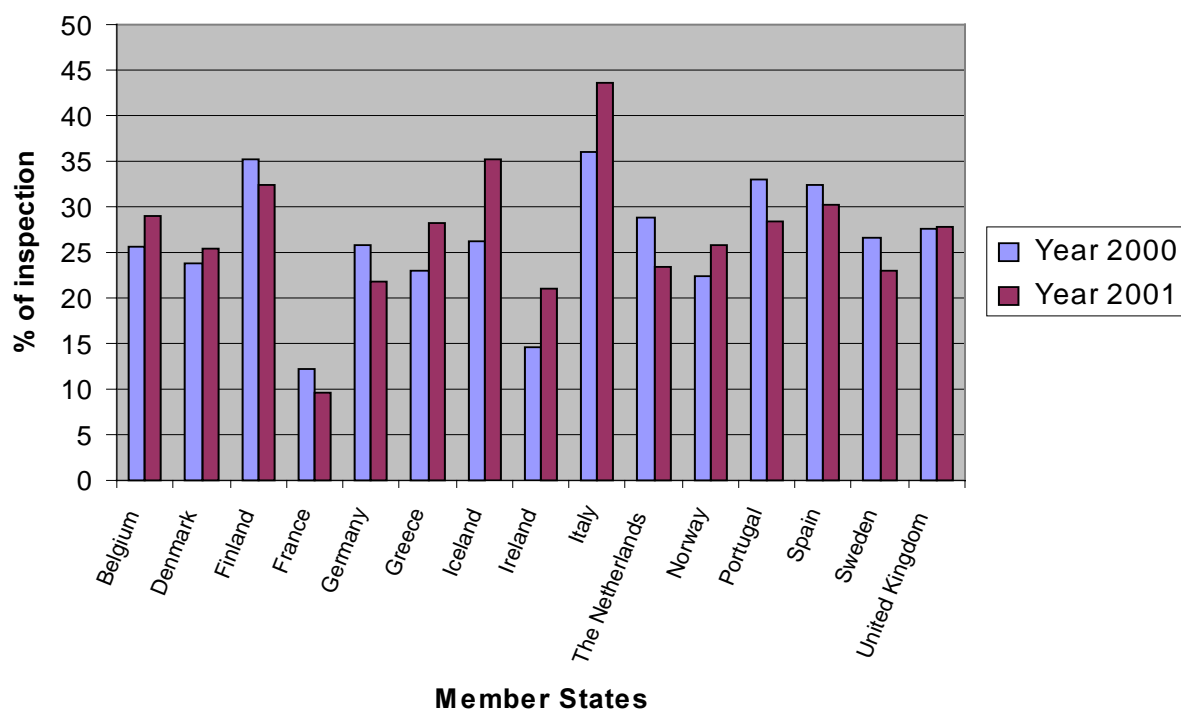
| | | | | | | |
|--------------------------------|---------|-----------------|----|----------------------|--------------------------|----------------|
| VALENTINA | 7211347 | Bulkcarrier | 30 | 2 detentions/3 years | St. Vincent & Grenadines | high risk |
| PECTO | 6707985 | Oil Tanker | 35 | 2 detentions/3 years | Sao Tome & Principe | very high risk |
| SHANTI I | 6805579 | Bulkcarrier | 34 | 2 detentions/3 years | Sao Tome & Principe | very high risk |
| MAI-S | 7501807 | Bulkcarrier | 26 | 2 detentions/3 years | Syrian Arab Republic | very high risk |
| ALAATIN BEY | 7000243 | Chemical Tanker | 32 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| ALEMDAR 1 EX DEMET AKBASOGLU | 8836986 | Oil Tanker | 12 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| ARIZONA DREAM | 7930058 | Bulkcarrier | 22 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| AYHAN ASLAN | 7418347 | Chemical Tanker | 26 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| BERRAK N | 7632541 | Bulkcarrier | 25 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| ECE AKAT | 7501261 | Bulkcarrier | 27 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| FEYZA EX URSUYA | 8118566 | Bulkcarrier | 18 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| GOKHAN KIRAN | 7433696 | Bulkcarrier | 17 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| HACI HILMI BEY | 7702798 | Bulkcarrier | 25 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| HACI RESIT KALKAVAN EX STAHOLM | 7640316 | Bulkcarrier | 24 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| HATIME ANA EX CAPTAIN JIM | 7375454 | Bulkcarrier | 26 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| ISPARTA | 7328683 | Bulkcarrier | 29 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| ORHAN EKINCI | 8016988 | Bulkcarrier | 20 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| OSMAN METE | 7380485 | Bulkcarrier | 27 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| SALIH C EX OCEAN VOYAGER | 7314589 | Bulkcarrier | 29 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| SERRA DEVAL EX BEHRAM KAPTAN | 7433426 | Bulkcarrier | 22 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| TAHIR KIRAN | 7433713 | Bulkcarrier | 15 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |
| TRANSBORA | 7206419 | Bulkcarrier | 30 | 2 detentions/3 years | Turkey | very high risk |

2. PORT STATE CONTROL INSPECTIONS BY MEMBER STATES 2000 – 2001

| Member State | Year 2000 | | | Year 2001 | | |
|----------------|------------|-------------------|------------------|------------|-------------------|------------------|
| | Ship Calls | N° of inspections | % of inspections | Ship Calls | N° of inspections | % of inspections |
| Belgium | 5686 | 1458 | 25.60% | 5789 | 1679 | 29.00% |
| Denmark | 2500 | 596 | 23.80% | 2400 | 612 | 25.50% |
| Finland | 1442 | 509 | 35.30% | 1311 | 426 | 32.49% |
| France | 5792 | 707 | 12.20% | 5792 | 558 | 9.63% |
| Germany | 6980 | 1805 | 25.90% | 6745 | 1469 | 21.78% |
| Greece | 2670 | 618 | 23.10% | 2670 | 751 | 28.13% |
| Iceland | 323 | 85 | 26.30% | 323 | 114 | 35.29% |
| Ireland | 1330 | 194 | 14.60% | 1330 | 280 | 21.05% |
| Italy | 5850 | 2104 | 36.00% | 5850 | 2547 | 43.54% |
| Netherlands | 5645 | 1630 | 28.90% | 5645 | 1325 | 23.47% |
| Norway | 1800 | 404 | 22.40% | 1800 | 464 | 25.78% |
| Portugal | 2600 | 858 | 33.00% | 2830 | 805 | 28.45% |
| Spain | 5594 | 1815 | 32.40% | 5594 | 1694 | 30.28% |
| Sweden | 2850 | 762 | 26.70% | 2850 | 658 | 23.09% |
| United Kingdom | 6457 | 1788 | 27.70% | 6457 | 1801 | 27.89% |

Information published in the Annual Reports of Paris Memorandum of Understanding on port State control.

PORT STATE CONTROL INSPECTION PERCENTAGE BY MEMBER STATES



3. BLACK – GREY –WHITE LISTS FROM THE PARIS MOU

From the Paris MoU Annual Report 2001

Black - Grey - White Lists

| Flag State | Inspections 1999-2001 | Detentions 1999-2001 | Black to Grey Limit | Grey to White Limit | Excess Factor | |
|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------|------|
| BLACK LIST | | | | | | |
| Albania | 85 | 44 | 10 | very | 12,79 | |
| Bolivia | 63 | 33 | 8 | | 12,46 | |
| Sao Tome and Principe | 98 | 46 | 12 | | 11,45 | |
| Honduras | 283 | 101 | 27 | | 9,00 | |
| Algeria | 201 | 68 | 21 | | 8,12 | |
| Lebanon | 251 | 83 | 25 | | 8,07 | |
| Georgia | 114 | 37 | 13 | | 7,11 | |
| Cambodia | 698 | 196 | 60 | | 7,10 | |
| Syrian Arab Republic | 407 | 108 | 37 | | 6,33 | |
| Turkey | 2253 | 548 | 178 | | 6,28 | |
| Belize | 433 | 104 | 40 | risk | 5,57 | |
| Libyan Arab Jama | 87 | 24 | 11 | | 5,32 | |
| Tonga | 30 | 10 | 5 | | 5,24 | |
| Romania | 186 | 46 | 19 | | 5,22 | |
| Morocco | 194 | 43 | 20 | | 4,48 | |
| St. Vincent & Grenadines | 2213 | 378 | 175 | | high | 3,93 |
| Egypt | 228 | 40 | 23 | | risk | 3,20 |
| Ukrainia | 790 | 116 | 68 | | mthr* | 2,89 |
| Malta | 4934 | 527 | 375 | | medium | 1,99 |
| Panama | 5004 | 526 | 380 | | | 1,94 |
| India | 239 | 31 | 24 | 1,88 | | |
| Cyprus | 4167 | 397 | 319 | 1,60 | | |
| Azerbaijan | 124 | 15 | 14 | risk | | 1,25 |
| Bulgaria | 310 | 32 | 30 | 1,23 | | |
| Russia | 2668 | 212 | 209 | 1,04 | | |
| GREY LIST | | | | | | |
| Kuwait | 54 | 7 | 7 | 0 | | 0,95 |
| Portugal | 661 | 56 | 58 | 35 | | 0,93 |
| Thailand | 127 | 13 | 14 | 4 | 0,89 | |
| Croatia | 176 | 17 | 18 | 6 | 0,89 | |
| Latvia | 87 | 9 | 11 | 2 | 0,83 | |
| Lithuania | 378 | 32 | 35 | 18 | 0,82 | |
| Cayman Islands | 251 | 22 | 25 | 10 | 0,81 | |
| Qatar | 44 | 5 | 6 | 0 | 0,79 | |
| Malaysia | 130 | 12 | 14 | 4 | 0,77 | |
| Faeroe Islands | 35 | 4 | 5 | -1 | 0,76 | |
| Brazil | 39 | 4 | 6 | 0 | 0,70 | |
| Iran | 192 | 16 | 20 | 7 | 0,70 | |
| United Arab Emirates | 35 | 3 | 5 | -1 | 0,59 | |
| Tunisia | 53 | 4 | 7 | 0 | 0,54 | |
| Tuvalu | 68 | 5 | 9 | 1 | 0,53 | |
| Taiwan | 76 | 5 | 9 | 1 | 0,46 | |
| Ethiopia | 34 | 2 | 5 | -1 | 0,44 | |
| Estonia | 373 | 25 | 35 | 18 | 0,44 | |
| Italy | 737 | 50 | 63 | 40 | 0,43 | |