

**DÉCISION D'EXÉCUTION 2015/253 DE LA COMMISSION****du 16 février 2015****établissant les règles concernant l'échantillonnage et les rapports au titre de la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE (<sup>1</sup>), et notamment son article 6, paragraphe 1 *ter*, et son article 7, paragraphe 1 *bis*,

considérant ce qui suit:

- (1) Une mise en œuvre et une exécution cohérentes et d'un bon rapport coût-efficacité de la directive 1999/32/CE constituent une priorité absolue pour préserver les avantages prévus en matière de santé et d'environnement qui devraient résulter de la réduction des émissions de dioxyde de soufre dues aux transports maritimes et favoriser ainsi une concurrence équitable et une viabilité accrue des transports maritimes.
- (2) Aux fins d'une mise en œuvre efficace des articles 3 *bis*, 4 *bis* et 4 *ter* de la directive 1999/32/CE, il est nécessaire que les États membres garantissent un échantillonnage suffisamment fréquent et précis des combustibles marins livrés aux navires ou utilisés à bord, ainsi que des inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes.
- (3) L'article 6, paragraphe 1, de la directive 1999/32/CE impose aux États membres de prendre toutes les mesures nécessaires pour vérifier par échantillonnage la teneur en soufre du combustible marin utilisé à bord par les navires se trouvant dans les zones maritimes et dans les ports pertinents. Dans ce contexte, l'échantillonnage doit être interprété au sens large comme désignant l'ensemble des méthodes de vérification de la conformité du combustible visées à l'article 6, paragraphe 1 *bis*, points a), b) et c), de ladite directive.
- (4) Il convient que l'échantillonnage physique du combustible marin aux fins d'en vérifier la conformité soit effectué par prélèvement instantané d'un échantillon dans le circuit de combustible du navire, suivi d'une analyse de cet échantillon, ou par analyse des échantillons de soute scellés appropriés se trouvant à bord du navire.
- (5) Il convient que la fréquence de l'échantillonnage soit déterminée sur la base du nombre de navires faisant escale dans un État membre, de la vérification des documents des navires, de l'utilisation d'autres technologies de ciblage visant à garantir un bon rapport coût-efficacité et une répartition équitable de la charge entre les États membres ainsi que sur la base d'alertes spécifiques concernant certains navires.
- (6) L'échantillonnage des combustibles marins, lors de leur livraison aux navires, devrait cibler les fournisseurs de combustibles marins dont il a été constaté à plusieurs reprises qu'ils ne respectaient pas les spécifications de la note de livraison de soutes, compte tenu du volume des combustibles marins commercialisés par le fournisseur.
- (7) Afin de mettre en œuvre la directive 1999/32/CE avec un bon rapport coût-efficacité, il y a lieu d'encourager les États membres, d'une part, à respecter la fréquence d'échantillonnage en sélectionnant les navires devant faire l'objet d'une vérification de la conformité du combustible sur la base de mécanismes nationaux de ciblage fondés sur les risques ou en recourant à des technologies innovantes de vérification de la conformité et, d'autre part, à partager les informations recueillies avec d'autres États membres.
- (8) Il est prévu qu'un système d'information spécialisé de l'Union, développé et exploité par l'Agence européenne pour la sécurité maritime et mis à la disposition des États membres à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, serve de plateforme d'enregistrement et d'échange des informations relatives aux résultats de chaque opération de vérification de la conformité effectuée au titre de la directive 1999/32/CE. Il y a lieu d'encourager les États membres à utiliser ce système, qui peut sensiblement contribuer à rationaliser et à optimiser l'évaluation du respect des dispositions de ladite directive.
- (9) Afin de ne pas imposer une charge administrative disproportionnée aux États membres sans accès à la mer, aux navires battant leur pavillon et à leurs fournisseurs de combustibles marins, il convient que certaines dispositions ne s'appliquent pas à ces États membres.
- (10) Il convient de faire le meilleur usage de toutes les technologies de pointe disponibles pour l'établissement de rapports afin que la charge administrative soit réduite au minimum, tout en laissant une certaine souplesse aux États membres qui préféreraient faire rapport de manière plus traditionnelle. Par conséquent, les États membres peuvent utiliser le système d'information de l'Union pour remplir leurs obligations annuelles en matière de rapports au titre de la directive 1999/32/CE.

(<sup>1</sup>) JO L 121 du 11.5.1999, p. 13.

- (11) Au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2016, et sous réserve de la disponibilité de données communes partagées en ce qui concerne l'échantillonnage et les vérifications du respect des dispositions relatives au soufre, les États membres peuvent recourir au mécanisme de ciblage fondé sur les risques intégré au système d'information de l'Union afin d'établir, avec un bon rapport coût-efficacité, les priorités en matière de vérification des combustibles utilisés par les navires.
- (12) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué en vertu de l'article 9, paragraphe 1, de la directive 1999/32/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

##### **Objet**

La présente décision établit les règles relatives à la fréquence et aux méthodes d'échantillonnage ainsi qu'à l'établissement de rapports au titre de la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins

#### *Article 2*

##### **Définitions**

Aux fins de la présente décision, on entend par:

- 1) «réservoir journalier», une cuve dans laquelle est prélevé le combustible destiné à alimenter en aval les machines à combustion au fuel-oil;
- 2) «circuit de combustible», le circuit prenant en charge la distribution, la filtration, la purification et la fourniture du combustible provenant des réservoirs journaliers et destiné aux machines à combustion au fuel-oil;
- 3) «représentant du navire», le capitaine du navire ou l'officier qui a la responsabilité des combustibles marins utilisés ainsi que de la documentation et qui peut donner son accord concernant l'emplacement du point d'échantillonnage du combustible;
- 4) «inspecteur 'soufre'», une personne dûment autorisée par l'autorité compétente d'un État membre à vérifier le respect des dispositions de la directive 1999/32/CE;
- 5) «système d'information de l'Union», un système exploité par l'Agence européenne pour la sécurité maritime et qui utilise les données du port d'escale concernant chaque navire contenues dans SafeSeaNet, qui est le système de gestion des informations établi par l'article 22 bis de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> («SafeSeaNet») en vue d'enregistrer et d'échanger des informations sur les résultats des vérifications de conformité effectuées au titre de la directive 1999/32/CE. Un mécanisme de ciblage fondé sur les risques est élaboré au niveau de l'Union, sur la base des résultats de ces vérifications de conformité au titre de la directive 1999/32/CE et des conclusions y afférentes.

#### *Article 3*

##### **Fréquence d'échantillonnage des combustibles marins utilisés à bord des navires**

1. Les États membres procèdent à des inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes, à bord d'au moins 10 % du nombre total de navires faisant escale chaque année dans l'État membre concerné.

Le nombre total de navires faisant escale dans un État membre est le nombre moyen de navires des trois années précédentes, tel qu'il a été communiqué dans SafeSeaNet.

<sup>(1)</sup> Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

2. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, la teneur en soufre du combustible marin utilisé à bord est également vérifiée par échantillonnage ou par analyse, ou par ces deux méthodes, sur le pourcentage minimal suivant des navires inspectés visés au paragraphe 1:

- a) 40 % dans les États membres dont les frontières maritimes coïncident avec des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>;
- b) 30 % dans les États membres dont une partie des frontières maritimes coïncide avec des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>;
- c) 20 % dans les États membres dont aucune frontière maritime ne coïncide avec des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, dans les États membres dont aucune frontière maritime ne coïncide avec des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>, la teneur en soufre du combustible marin utilisé à bord est également vérifiée par échantillonnage ou par analyse, ou par ces deux méthodes, sur 30 % des navires inspectés visés au paragraphe 1.

Afin de respecter les fréquences spécifiées dans le présent paragraphe, les États membres peuvent sélectionner les navires sur la base de mécanismes de ciblage nationaux fondés sur les risques, d'une part, et d'alertes spécifiques concernant certains navires signalées dans le système d'information de l'Union, d'autre part.

3. Le nombre de navires faisant également l'objet de vérifications par échantillonnage ou par analyse, ou par ces deux méthodes, calculé conformément au paragraphe 2, peut être adapté, mais en aucun cas réduit de plus de 50 %, soit:

- a) en soustrayant le nombre de navires pour lesquels l'éventuel non-respect des dispositions est contrôlé au moyen de technologies de télédétection ou de méthodes d'analyse rapide; soit
- b) en déterminant un nombre approprié lorsque les vérifications documentaires visées au paragraphe 1 sont effectuées à bord d'au moins 40 % des navires faisant escale dans l'État membre concerné chaque année.

Les adaptations visées aux points a) et b) sont consignées dans le système d'information de l'Union.

4. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, plutôt que de respecter la fréquence annuelle prévue aux paragraphes 1, 2 et 3, un État membre peut appliquer une fréquence annuelle d'échantillonnage déterminée sur la base du mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques.

5. Le présent article ne s'applique pas à la République tchèque, au Luxembourg, à la Hongrie, à l'Autriche et à la Slovaquie.

#### Article 4

##### **Fréquence d'échantillonnage des combustibles marins lors de leur livraison aux navires**

1. Conformément à l'article 6, paragraphe 1 bis, point b), de la directive 1999/32/CE et compte tenu du volume de combustibles marins livrés, les États membres procèdent à l'échantillonnage et à l'analyse des combustibles marins lors de leur livraison aux navires par les fournisseurs de combustibles marins enregistrés dans cet État membre et dont il a été constaté, sur la base de la notification dans le système d'information de l'Union ou du rapport annuel visé à l'article 7, qu'ils avaient, au moins à trois reprises lors d'une année donnée, fourni du combustible non conforme aux spécifications figurant sur la note de livraison de soutes.

2. Le présent article ne s'applique pas à la République tchèque, au Luxembourg, à la Hongrie, à l'Autriche et à la Slovaquie.

#### Article 5

##### **Méthodes d'échantillonnage pour la vérification de la teneur en soufre du combustible marin utilisé à bord**

1. Conformément aux dispositions de l'article 3, lors de la vérification de la teneur en soufre des combustibles marins utilisés à bord, les États membres appliquent l'approche par étapes suivante à l'échantillonnage et à la vérification du respect des normes de teneur en soufre:

- a) inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes;
- b) selon le cas, la méthode d'échantillonnage ou la méthode d'analyse suivante, ou ces deux méthodes:
  - i) analyse des échantillons de soute scellés, prélevés conformément aux règles 18.8.1 et 18.8.2 de l'annexe VI de la convention MARPOL, qui se trouvent à bord des navires et accompagnent la note de livraison de soutes;

- ii) prélèvement instantané, à bord, d'échantillons des combustibles marins destinés à être utilisés à bord conformément à l'article 6, puis analyse de ces échantillons.
2. À la fin de la vérification de la teneur en soufre et de l'analyse, l'inspecteur «soufre» consigne les résultats de l'inspection et les conclusions propres au combustible en respectant le type d'informations requises visé à l'article 7, point a).

#### Article 6

##### **Prélèvement instantané d'échantillons à bord**

1. Les États membres effectuent le prélèvement instantané, à bord, d'un ou de plusieurs échantillons de combustible marin au niveau du robinet prévu à cet effet sur le circuit de combustible, à l'emplacement qui figure sur le plan de la tuyauterie de combustible du navire et qui a été approuvé par l'administration du pavillon ou par l'organisme agréé agissant en son nom.
2. Si l'emplacement visé au paragraphe 1 n'est pas indiqué, le point de prélèvement est l'endroit où un robinet est placé à cet effet; il satisfait à toutes les conditions suivantes:
  - a) il est accessible facilement et en toute sécurité;
  - b) il permet de prendre en compte les différentes qualités de combustibles utilisées pour chaque machine à combustion au fuel-oil;
  - c) il se situe en aval du réservoir journalier d'où provient le combustible utilisé;
  - d) il se trouve aussi près des machines à combustion au fuel-oil que la sécurité et la faisabilité le permettent, compte tenu du type de combustibles, du débit, de la température et de la pression derrière le point de prélèvement retenu;
  - e) il est proposé par le représentant du navire et approuvé par l'inspecteur «soufre».
3. Les États membres peuvent réaliser un prélèvement instantané en plusieurs endroits du circuit de combustible afin de détecter une éventuelle contamination croisée des combustibles lorsqu'il n'y a pas de séparation complète des circuits de combustible ou lorsqu'il existe plusieurs configurations de réservoirs journaliers.
4. Les États membres veillent à ce que l'échantillon recueilli par prélèvement instantané soit placé dans un récipient d'échantillonnage dont il est possible de remplir au moins trois flacons d'échantillons représentatifs du combustible marin utilisé.
5. Les États membres prennent des mesures pour que:
  - a) les flacons d'échantillons soient scellés par l'inspecteur «soufre» et qu'un moyen d'identification unique leur soit apposé en la présence du représentant du navire;
  - b) deux flacons d'échantillons soient ramenés à terre pour analyse;
  - c) un flacon d'échantillon soit conservé par le représentant du navire pendant une période minimale de douze mois à compter de la date du prélèvement.

#### Article 7

##### **Informations à faire figurer dans le rapport annuel**

Le rapport annuel que les États membres communiquent à la Commission concernant le respect des normes de teneur en soufre des combustibles marins comporte au moins les informations suivantes:

- a) le nombre annuel total et le type des cas de non-conformité de la teneur en soufre mesurée du combustible examiné, notamment la gravité de chaque cas de non-conformité de la teneur en soufre, et la teneur en soufre moyenne déterminées après échantillonnage et analyse;
- b) le nombre annuel total de vérifications documentaires, notamment les notes de livraison de soutes, le lieu du soutage de combustible, le registre des hydrocarbures, les livres de bord, les procédures de changement des combustibles et les comptes rendus;

- c) les déclarations concernant la non-disponibilité des combustibles marins visée à l'article 4 bis, paragraphe 5 ter, de la directive 1999/32/CE, notamment les informations concernant le navire, le port de soutage et les États membres concernés par la situation de non-disponibilité, le nombre de déclarations émanant du même navire ainsi que le type de combustible de soute non disponible;
- d) les notifications et les lettres de plainte contre les fournisseurs de combustibles marins sur leur territoire concernant la teneur en soufre des combustibles;
- e) une liste contenant les noms et les adresses de tous les fournisseurs de combustibles marins dans l'État membre concerné;
- f) la description de l'utilisation de nouvelles méthodes de réduction des émissions, notamment les essais et la surveillance continue des émissions, ou le recours à des combustibles de substitution et les vérifications du respect de la réduction, en permanence, des émissions de SO<sub>x</sub>, conformément aux annexes I et II de la directive 1999/32/CE pour les navires battant pavillon de l'État membre;
- g) le cas échéant, la description des mécanismes de ciblage nationaux fondés sur les risques, notamment les alertes spécifiques et l'utilisation et les résultats de la télédétection et des autres technologies permettant de classer par ordre de priorité les navires sur lesquels faire porter la vérification du respect des dispositions;
- h) le nombre total et le type de procédures d'infraction engagées ou de sanctions, ou les deux, le montant des amendes infligées par l'autorité compétente à la fois aux exploitants de navire et aux fournisseurs de combustibles marins;
- i) pour chaque navire, à la suite de l'inspection de ses livres de bord et de ses notes de livraison de soutes ou de l'échantillonnage ou des deux:
  - i) la description du navire, y compris le numéro OMI, le type, l'âge et le tonnage du navire;
  - ii) les rapports d'échantillonnage et d'analyse, notamment le nombre et le type d'échantillons, les méthodes d'échantillonnage utilisées, le lieu du prélèvement, aux fins de la vérification du respect des dispositions pour ce type de navire;
  - iii) des informations pertinentes concernant les notes de livraison de soutes, le lieu du soutage du combustible, le registre des hydrocarbures, les livres de bord, les procédures de changement des combustibles et les comptes rendus;
  - iv) les mesures coercitives et les procédures judiciaires engagées à l'égard de ce navire au niveau national ou des sanctions prises contre lui, ou les deux.

#### Article 8

##### Format du rapport

1. Les États membres peuvent enregistrer dans le système d'information de l'Union, immédiatement après la vérification, tous les résultats pertinents et toutes les conclusions de l'inspection propres au combustible, notamment les informations relatives à l'échantillonnage.
2. Un État membre utilisant le système d'information de l'Union pour enregistrer, échanger et partager des données relatives aux vérifications de la conformité peut utiliser les données agrégées annuelles relatives aux efforts de mise en œuvre fournies par le système d'information de l'Union pour remplir ses obligations en matière de rapports au titre de l'article 7 de la directive 1999/32/CE.
3. Les États membres n'utilisant pas le système d'information de l'Union facilitent une connexion entre le système d'information de l'Union et leur système national qui permette au moins, le cas échéant, l'enregistrement des mêmes champs que le système d'information de l'Union, ou bien font rapport par voie électronique sur tous les éléments visés à l'article 7.

#### Article 9

##### Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 16 février 2015.

Par la Commission  
Le président  
Jean-Claude JUNCKER