

DIRECTIVE 2005/33/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 6 juillet 2005****modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins**

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾ ,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

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

considérant ce qui suit:

(1) La politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement, telle qu'elle est définie dans les programmes d'action en matière d'environnement et, en particulier, dans le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement adopté par la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾, sur la base des principes consacrés par l'article 174 du traité, vise à atteindre des niveaux de qualité de l'air n'entraînant pas d'incidences ou de risques inacceptables pour la santé humaine et l'environnement.

(2) La directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides ⁽⁵⁾ fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil et du gas-oil à usage maritime utilisés dans la Communauté.

(3) La directive 1999/32/CE prévoit que la Commission examine les mesures qui pourraient être prises pour réduire la contribution de la combustion des combustibles à usage maritime autres que les gas-oils à usage maritime, à l'acidification, et, le cas échéant, présente une proposition.

(4) Les émissions des navires dues à la combustion de combustibles marins présentant une teneur élevée en soufre contribuent à la pollution de l'air sous la forme d'émissions de dioxyde de soufre et de particules, ce qui est nocif pour la santé humaine, nuit à l'environnement, endommage les bâtiments publics et privés ainsi que le patrimoine culturel et contribue à l'acidification.

(5) Les êtres humains et l'environnement naturel, dans les zones côtières et à proximité des ports, sont particulièrement touchés par la pollution provenant des navires qui utilisent des combustibles à forte teneur en soufre. Des mesures spécifiques sont dès lors requises.

(6) Les mesures prévues par la présente directive complètent les mesures nationales des États membres visant à se conformer aux plafonds d'émissions fixés par la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾ pour certains polluants atmosphériques.

(7) Une réduction de la teneur en soufre des combustibles présente certains avantages pour les navires sur le plan de l'efficacité de fonctionnement et des coûts d'entretien et favorise une utilisation efficace de certaines technologies de réduction des émissions telles que la réduction catalytique sélective.

⁽¹⁾ JO C 45 E du 25.2.2003, p. 277.

⁽²⁾ JO C 208 du 3.9.2003, p. 27.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 4 juin 2003 (JO C 68 E du 18.3.2004, p. 311), position commune du Conseil du 9 décembre 2004 (JO C 63 E du 15.3.2005, p. 26) et position du Parlement européen du 13 avril 2005 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 23 mai 2005.

⁽⁴⁾ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 121 du 11.5.1999, p. 13. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 309 du 27.11.2001, p. 22. Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 2003.

- (8) Le traité dispose qu'il y a lieu de tenir compte des caractéristiques particulières des régions ultrapériphériques de la Communauté, à savoir les départements français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries.
- (9) En 1997, une conférence diplomatique a adopté un protocole modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 (ci-après dénommée «convention MARPOL»). Ce protocole ajoute à la convention MARPOL une nouvelle annexe VI contenant des règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Le protocole de 1997, et par conséquent l'annexe VI de la convention MARPOL, est entré en vigueur le 19 mai 2005.
- (10) L'annexe VI de la convention MARPOL prévoit la désignation de certaines zones comme «zones de contrôle des émissions de dioxyde de soufre» (ci-après dénommées «zones de contrôle des émissions de SO_x»). La mer Baltique y est déjà ainsi désignée. Des discussions qui ont eu lieu dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont débouché sur un accord de principe concernant la désignation de la mer du Nord, y compris la Manche, comme zone de contrôle des émissions de SO_x après l'entrée en vigueur de l'annexe VI.
- (11) Étant donné la nature planétaire du secteur de la navigation maritime, il faut faire tout ce qui est possible pour trouver des solutions internationales; aussi bien la Commission que les États membres devraient s'efforcer de parvenir, au sein de l'OMI, à une réduction à l'échelle mondiale de la teneur maximale en soufre autorisée des combustibles marins, y compris en examinant les avantages que pourrait apporter la désignation de nouvelles zones maritimes en tant que zones de contrôle des émissions de SO_x conformément à l'annexe VI de la convention MARPOL.
- (12) Pour réaliser les objectifs de la présente directive, il est nécessaire de veiller au respect des obligations relatives à la teneur en soufre des combustibles marins. Un échantillonnage efficace et des sanctions dissuasives dans l'ensemble de la Communauté sont nécessaires pour assurer une mise en œuvre crédible de la présente directive. Les États membres devraient prendre des mesures pour veiller à l'application de ces dispositions par les navires battant leur pavillon et les navires se trouvant dans leurs ports, quel que soit leur pavillon. Il convient, en outre, que les États membres coopèrent étroitement en vue de prendre des mesures d'application complémentaires en ce qui concerne les autres navires, dans le respect du droit maritime international.
- (13) Afin de laisser au secteur maritime suffisamment de temps pour s'adapter sur le plan technique à une teneur maximale en soufre de 0,1 % en masse pour les combustibles marins utilisés par les bateaux de navigation intérieure et par les navires à quai dans les ports de la Communauté, la date d'application de cette exigence devrait être le 1^{er} janvier 2010. Étant donné que cette échéance est susceptible de poser des problèmes d'ordre technique à la Grèce, il convient de prévoir une dérogation temporaire pour certains navires spécifiques opérant dans les eaux territoriales de la République hellénique.
- (14) La présente directive devrait être considérée comme la première étape d'un processus en cours de réduction des émissions maritimes, offrant des perspectives de nouvelles réductions des émissions via des teneurs en soufre plus faibles des combustibles et des technologies de réduction, et de développement d'instruments économiques pour inciter à parvenir à des réductions importantes.
- (15) Il est essentiel de renforcer les positions des États membres dans les négociations menées au sein de l'OMI, en particulier pour encourager, dans le cadre de la révision de l'annexe VI de la convention MARPOL, la prise en considération de mesures plus ambitieuses en vue de limiter encore la teneur en soufre pour le fioul lourd utilisé par les navires et l'utilisation de mesures alternatives équivalentes de réduction des émissions.
- (16) Dans sa résolution A.926(22), l'Assemblée de l'OMI a invité les gouvernements, en particulier ceux des États où des zones de contrôle des émissions de SO_x ont été désignées, à faire en sorte que du fioul de soute à faible teneur en soufre soit disponible dans les zones placées sous leur juridiction et à demander aux industries pétrolières et maritimes de faciliter l'approvisionnement et l'utilisation de fioul de soute à faible teneur en soufre. Les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les fournisseurs locaux de combustible marin mettent suffisamment de fioul conforme à disposition pour répondre à la demande.
- (17) L'OMI a adopté des lignes directrices pour l'échantillonnage du fioul en vue de déterminer la conformité à l'annexe VI de la convention MARPOL et doit élaborer des lignes directrices concernant les systèmes d'épuration des gaz d'échappement et les autres techniques permettant de limiter les émissions de SO_x dans les zones de contrôle des émissions de SO_x.
- (18) La directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion ⁽¹⁾ est une refonte de la directive 88/609/CEE du Conseil ⁽²⁾. La directive 1999/32/CE devrait être révisée en conséquence comme le prévoit son article 3, paragraphe 4.
-
- ⁽¹⁾ JO L 309 du 27.11.2001, p. 1. Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 2003.
- ⁽²⁾ JO L 336 du 7.12.1988, p. 1.

(19) Il convient que le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ assiste la Commission dans le cadre de l'approbation des technologies de réduction des émissions.

(20) Les technologies de réduction des émissions, pour autant qu'elles n'aient pas d'effets néfastes sur les écosystèmes et que leur mise au point soit soumise à des mécanismes d'approbation et de contrôle appropriés, sont susceptibles de permettre des réductions des émissions au moins équivalentes à celles obtenues en utilisant un combustible à faible teneur en soufre, voire même plus importantes. Il est essentiel que les conditions nécessaires soient réunies pour favoriser l'émergence de nouvelles technologies de réduction des émissions.

(21) L'Agence européenne pour la sécurité maritime devrait fournir, le cas échéant, à la Commission et aux États membres une assistance pour la surveillance de la mise en œuvre de la présente directive.

(22) 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 ⁽²⁾.

(23) La directive 1999/32/CE devrait donc être modifiée en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 1999/32/CE est modifiée comme suit:

1. À l'article 1^{er}, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Pour diminuer les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains combustibles liquides dérivés du pétrole, l'utilisation de ces combustibles sur le territoire des États membres, dans leurs mers territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de prévention de la pollution est subordonnée au respect d'une teneur maximale en soufre.

Toutefois, les valeurs limites de la teneur en soufre fixées par la présente directive pour certains combustibles liquides dérivés du pétrole ne s'appliquent pas aux:

- a) combustibles destinés à être utilisés à des fins de recherche et d'essais;
- b) combustibles destinés à être traités avant la combustion définitive;
- c) combustibles destinés à être traités dans les raffineries;
- d) combustibles utilisés et mis sur le marché dans les régions ultrapériphériques de la Communauté, sous réserve que les États membres concernés garantissent que, dans ces régions:
 - les normes de qualité de l'air sont respectées,
 - les fiouls lourds ne sont pas utilisés si leur teneur en soufre dépasse 3 % en masse,
- e) combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires. Toutefois, chaque État membre s'efforce de veiller à ce que ces navires soient exploités d'une manière compatible avec la présente directive, dans la mesure où cela est raisonnable et possible, en adoptant des mesures appropriées qui n'entravent pas les opérations ou les capacités opérationnelles de tels navires;
- f) utilisations de combustibles à bord d'un navire qui sont nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer;
- g) utilisations de combustibles à bord d'un navire rendues nécessaires par une avarie survenue à ce navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables soient prises après l'avarie pour empêcher ou réduire les émissions excédentaires et que des mesures soient adoptées dès que possible pour réparer l'avarie. Cette disposition ne s'applique pas si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement;
- h) combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des technologies de réduction des émissions conformément à l'article 4 *quater*.»

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

2. L'article 2 est modifié comme suit:

a) au point 1), le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

«— tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 51 à 2710 19 69, ou;»

b) au point 2), le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«gas-oil:

— tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 ou 2710 19 49, ou

— tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, dont moins de 65 % en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C et dont au moins 85 % en volume (pertes comprises) distillent à 350 °C selon la méthode ASTM D86.»

c) le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) *combustible marin*, tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un navire/bateau, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217;»

d) les points suivants sont insérés:

«3 bis) *diesel marin*, tout combustible marin ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMB et DMC dans le tableau I de la norme ISO 8217;

3 ter) *gas-oil marin*, tout combustible marin ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMX et DMA dans le tableau I de la norme ISO 8217;

3 quater) *convention MARPOL*, la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978;

3 quinquies) *annexe VI de la convention MARPOL*, l'annexe intitulée "Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires", qui a été ajoutée à la convention MARPOL par le protocole de 1997;

3 sexies) *zones de contrôle des émissions de SOx*, les zones maritimes définies comme telles par l'OMI, au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL;

3 septies) *navires à passagers*, les navires transportant plus de douze passagers, un passager étant toute personne autre que:

i) le capitaine et les membres de l'équipage ou une autre personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire et à son service; et

ii) un enfant âgé de moins d'un an;

3 octies) *services réguliers*, une série de traversées effectuées par un navire à passagers de manière à assurer un trafic entre les mêmes ports, ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale:

i) suivant un horaire publié; ou

ii) avec une régularité ou une fréquence assimilable à un horaire;

3 nonies) *navire de guerre*, un navire qui fait partie des forces armées d'un État et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet État et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire;

3 *decies*) navires à quai, les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port de la Communauté lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises;

3 *undecies*) bateau de navigation intérieure, un bateau destiné en particulier à être utilisé sur une voie de navigation intérieure tel que défini dans la directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (*), y compris tous les bateaux munis:

- i) d'un certificat communautaire pour bateaux de navigation intérieure, tel que défini dans la directive 82/714/CEE;
- ii) d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin;

3 *duodecies*) mise sur le marché, la fourniture ou la mise à la disposition de tiers, en un point quelconque des zones relevant de la juridiction des États membres, contre paiement ou à titre gratuit, de combustibles marine destinés à être utilisés à bord. Ne sont visées ni la fourniture ni la mise à disposition de combustibles marins destinés à être exportés dans les citernes à cargaison d'un navire;

3 *terdecies*) régions ultrapériphériques, les départements français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries, conformément à l'article 299 du traité;

3 *quaterdecies*) technologies de réduction des émissions, un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, ou toute autre méthode technique qui soit contrôlable et applicable;»

(*) JO L 301 du 28.10.1982, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

e) le point 6) est supprimé.

3. L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

Teneur maximale en soufre des fiouls lourds

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir que, à partir du 1^{er} janvier 2003, les fiouls lourds ne sont pas utilisés sur leur territoire si leur teneur en soufre dépasse 1 % en masse.

2. i) Sous réserve que les autorités compétentes exercent une surveillance appropriée des émissions, ces exigences ne s'appliquent pas aux fiouls lourds utilisés:

a) dans les installations de combustion relevant de la directive 2001/80/CE du Parlement et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion (*), qui sont considérées comme des installations nouvelles au sens de l'article 2, point 9), de ladite directive et qui satisfont aux valeurs limites d'émission du dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'annexe IV de ladite directive et appliquées conformément à l'article 4 de cette dernière;

b) dans les installations de combustion relevant de la directive 2001/80/CE, qui sont considérées comme des installations existantes au sens de l'article 2, point 10), de cette directive, si les émissions de dioxyde de soufre en provenance de ces installations de combustion sont inférieures ou égales à 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumées de 3 % en volume à l'état sec et si, à partir du 1^{er} janvier 2008, les émissions de dioxyde de soufre en provenance des installations de combustion relevant des dispositions de l'article 4, paragraphe 3, point a), de la directive 2001/80/CE sont inférieures ou égales à celles résultant du respect des valeurs limites d'émission fixées pour les installations nouvelles dans la partie A de l'annexe IV de ladite directive et, le cas échéant, de l'application des articles 5, 7 et 8 de cette dernière;

c) dans d'autres installations de combustion ne relevant pas des points a) ou b), si les émissions de dioxyde de soufre en provenance de ces installations de combustion ne dépassent pas 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumées de 3 % en volume à l'état sec;

d) pour la combustion dans les raffineries, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, se situe dans une limite à fixer par chaque État membre et qui ne dépasse pas 1 700 mg/Nm³. Cette disposition ne s'applique pas aux installations de combustion qui relèvent du point a), ni, à partir du 1^{er} janvier 2008, à celles qui relèvent du point b).

ii) Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que toute installation de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à la valeur limite spécifiée au paragraphe 1 ne soit pas exploitée sans un permis délivré par les autorités compétentes, et précisant les limites d'émission autorisées.

3. Les dispositions du paragraphe 2 sont réexaminées et, le cas échéant, modifiées en fonction de toute future modification apportée à la directive 2001/80/CE.»

(*) JO L 309 du 27.11.2001, p. 1. Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 2003.

4. L'article 4 est modifié comme suit:

a) à partir du 1^{er} janvier 2010:

i) au paragraphe 1, les mots «y compris les gas-oils à usage maritime» sont supprimés;

ii) le paragraphe 2 est supprimé;

b) à partir du 11 août 2005, les paragraphes 3 et 4 sont supprimés.

5. Les articles suivants sont insérés:

«Article 4 bis

Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés dans les zones de contrôle des émissions de SO_x et par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse ne soient pas utilisés dans les parties de leurs mers

territoriales, de leurs zones économiques exclusives et de leurs zones de prévention de la pollution qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SO_x. Ces dispositions sont applicables à tous les navires quel que soit leur pavillon, y compris aux navires dont le voyage a débuté en dehors de la Communauté.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux dates suivantes:

a) pour la zone de la mer Baltique visée dans la règle 14.3.a. de l'annexe VI de la convention MARPOL: 11 août 2006;

b) pour la mer du Nord:

— 12 mois après l'entrée en vigueur de la désignation de l'OMI, conformément aux procédures établies; ou

— 11 août 2007,

la date la plus précoce étant retenue,

c) pour toutes les autres zones maritimes, y compris les ports, que l'OMI désigne ultérieurement comme étant des zones de contrôle des émissions de SO_x conformément à la règle 14.3.b. de l'annexe VI de la convention MARPOL: douze mois après l'entrée en vigueur de cette désignation.

3. Les États membres sont responsables de l'application du paragraphe 1, au moins en ce qui concerne:

— les navires battant leur pavillon; et

— dans le cas des États membres riverains de zones de contrôle des émissions de SO_x, les navires quel que soit leur pavillon se trouvant dans leurs ports.

Les États membres peuvent également prendre des mesures d'application complémentaires en ce qui concerne les autres navires, dans le respect du droit maritime international.

4. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans leurs mers territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de prévention de la pollution par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de

ports de la Communauté, si leur teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse. Les États membres sont responsables de l'application de cette disposition, au moins en ce qui concerne les navires battant leur pavillon et les navires quel que soit leur pavillon pendant qu'ils se trouvent dans leurs ports.

5. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les États membres exigent que les livres de bord des navires soient correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible, pour autoriser l'accès de ces navires aux ports de la Communauté.

6. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), et conformément à la règle 18 de l'annexe VI de la convention MARPOL, les États membres:

— tiennent un registre des fournisseurs locaux de combustible marin,

— veillent à ce que la teneur en soufre de tous les combustibles marins vendus sur leur territoire soit indiquée par le fournisseur dans une note de livraison de soutes, accompagnée d'un échantillon scellé signé par le représentant du navire destinataire,

— prennent les mesures appropriées contre les fournisseurs de combustible marins dont il a été démontré qu'ils livraient du combustible non conforme à ce qui figurait sur la note de livraison de soutes,

— veillent à ce que des mesures de régularisation soient prises pour mettre en conformité le combustible marin non conforme ainsi découvert.

7. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les États membres veillent à ce que le diesel marin dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse ne soit pas mis sur le marché sur leur territoire.

8. La Commission notifie aux États membres les dates d'application visées au paragraphe 2, point b), et les publie au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4 ter

Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés par les bateaux de navigation intérieure et par les navires à quai dans les ports de la Communauté

1. Avec effet au 1^{er} janvier 2010, les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les bateaux/navires ci-après n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % en masse:

a) les bateaux de navigation intérieure; et

b) les navires à quai dans les ports de la Communauté, en laissant à l'équipage suffisamment de temps pour procéder à des changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ.

Les États membres exigent que l'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible soit inscrite dans les livres de bord des navires.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas:

a) lorsque, selon les horaires publiés, les navires doivent rester à quai moins de deux heures;

b) aux bateaux de navigation intérieure titulaires d'un certificat attestant leur conformité à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, de 1974, telle que modifiée, lorsque ces bateaux se trouvent en mer;

c) jusqu'au 1^{er} janvier 2012 aux navires énumérés à l'annexe et opérant exclusivement dans les eaux territoriales de la République hellénique;

d) aux navires qui stoppent toutes les machines et se connectent au réseau électrique du littoral lorsqu'ils sont à quai dans les ports.

3. À compter du 1^{er} janvier 2010, les États membres veillent à ce que les gas-oils marins dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % en masse ne soient pas mis sur le marché sur leur territoire.

*Article 4 quater***Essais et utilisation de nouvelles technologies de réduction des émissions**

1. Les États membres peuvent approuver, le cas échéant en coopération avec d'autres États membres, des essais de technologies de réduction des émissions à bord des navires battant leur pavillon ou dans les zones maritimes relevant de leur juridiction. Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des articles 4 *bis* et 4 *ter* n'est pas obligatoire, à condition que:

- la Commission et l'État du port concerné soient prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais,
- les autorisations concernant les essais n'aient pas une durée supérieure à dix-huit mois,
- tous les navires concernés installent des équipements inviolables pour la surveillance continue des émissions de gaz de cheminée et les utilisent tout au long de la période d'essai,
- tous les navires concernés obtiennent des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans la présente directive,
- des systèmes adéquats de gestion des déchets soient mis en place pour tous les déchets produits par les technologies de réduction des émissions tout au long de la période d'essai,
- il y ait une évaluation des incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos, tout au long de la période d'essai, et
- l'intégralité des résultats soient transmis à la Commission et rendus publics dans un délai de six mois à compter de la fin des essais.

2. Les technologies de réduction des émissions applicables aux navires battant pavillon d'un État membre sont approuvées conformément à la procédure visée à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) (*), en tenant compte:

- des lignes directrices à élaborer par l'OMI,

- des résultats des essais menés au titre du paragraphe 1,
- des effets sur l'environnement, y compris les diminutions d'émissions réalisables, et des impacts sur les écosystèmes dans les ports et estuaires clos,
- des possibilités de suivi et de contrôle.

3. En ce qui concerne l'utilisation des technologies de réduction des émissions par les navires, quel que soit leur pavillon, dans les ports et estuaires clos de la Communauté, des critères sont fixés conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2. La Commission communique ces critères à l'OMI.

4. En remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre remplissant les conditions prévues par les articles 4 *bis* et 4 *ter*, les États membres peuvent autoriser les navires à recourir à une technologie de réduction des émissions approuvée, à condition que ces navires:

- obtiennent continuellement des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées par la présente directive, et
- soient équipés d'un système de surveillance en continu des émissions, et
- mettent clairement en évidence que les flux de déchets déversés dans les ports et estuaires clos n'ont pas d'impact sur les écosystèmes, en se fondant sur les critères communiqués par les autorités de l'État du port à l'OMI.»

(*) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).

6. L'article 6 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe suivant est inséré:

«1 *bis*. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que la teneur en soufre des combustibles marins est conforme aux dispositions pertinentes des articles 4 *bis* et 4 *ter*.

Chacune des méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection est utilisée en tant que de besoin:

- échantillonnage du combustible marin destiné à être utilisé à bord des navires, au moment de sa livraison, conformément aux lignes directrices de l'OMI, et analyse de sa teneur en soufre,
- échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes, lorsque cela est possible, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires,
- inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes.

L'échantillonnage débute à la date d'entrée en vigueur de la teneur maximale en soufre du combustible concerné. Les prélèvements sont effectués en quantités suffisantes, avec une fréquence appropriée et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné et du combustible utilisé par les navires dans les zones maritimes, dans les ports et sur les voies de navigation intérieure pertinents.

Les États membres prennent également des mesures raisonnables, le cas échéant, pour surveiller la teneur en soufre des combustibles marins autres que ceux auxquels les articles 4 *bis* et 4 *ter* s'appliquent.»

- b) au paragraphe 2, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) méthodes ISO 8754 (1992) et PrEN ISO 14596 pour le fioul lourd et les combustibles marins;»

7. L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Rapports et réexamen

1. Sur la base des résultats de l'échantillonnage, des analyses et des inspections effectuées conformément à l'article 6, les États membres remettent à la Commission, au plus tard le 30 juin de chaque année, un bref rapport sur la teneur en soufre des combustibles liquides relevant de la présente directive qui ont été utilisés sur leur territoire au cours de l'année civile précédente. Ce rapport précise le nombre total d'échantillons testés pour chaque catégorie de combustible et indique la quantité correspondante de combustible utilisée ainsi que la teneur en soufre moyenne calculée. Les États membres consignent également le nombre d'inspections effectuées

à bord des navires et indiquent la teneur moyenne en soufre des combustibles marins utilisés sur leur territoire qui n'entrent pas, au 11 août 2005, dans le champ d'application de la présente directive.

2. Sur la base, entre autres:

- a) des rapports annuels présentés conformément au paragraphe 1;
- b) de l'évolution constatée de la qualité de l'air, de l'acidification, des coûts des combustibles et du transfert modal;
- c) des progrès réalisés en matière de réduction des émissions d'oxydes de soufre en provenance des navires par le biais des mécanismes de l'OMI, à la suite des initiatives de la Communauté dans ce domaine;
- d) d'une nouvelle analyse du rapport coût-efficacité, y compris les avantages directs et indirects pour l'environnement des mesures prévues à l'article 4 *bis*, paragraphe 4, et d'éventuelles mesures permettant de réduire davantage les émissions; et
- e) de la mise en œuvre de l'article 4 *quater*;

la Commission soumet, au plus tard en 2008, un rapport au Parlement européen et au Conseil.

La Commission peut accompagner ce rapport de propositions visant à modifier la présente directive, en particulier en ce qui concerne:

- une deuxième phase de valeurs limites pour le soufre fixées pour chaque catégorie de combustible et,
- compte tenu des travaux réalisés au sein de l'OMI, les zones maritimes au sein desquelles il y a lieu d'utiliser des combustibles marins à faible teneur en soufre.

La Commission examinera avec une attention particulière les propositions relatives à:

- a) la désignation de zones de contrôle supplémentaires des émissions de SOx;
- b) la réduction, si possible à 0,5 %, des valeurs limites pour le soufre pour les combustibles marins utilisés dans les zones de contrôle des émissions de SOx;
- c) des mesures complémentaires ou de remplacement.

3. Au plus tard le 31 décembre 2005, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'utilisation éventuelle d'instruments économiques, y compris des mécanismes tels que des droits différenciés et des redevances au kilomètre, des permis d'émission négociables et des compensations.

La Commission peut envisager de présenter des propositions relatives à des instruments économiques en tant que mesures complémentaires ou de remplacement dans le cadre de la révision de 2008, sous réserve que les avantages pour l'environnement et la santé puissent être clairement démontrés.

4. Toute modification nécessaire pour procéder à des adaptations d'ordre technique de l'article 2, points 1), 2), 3), 3 bis), 3 ter) et 4), ou de l'article 6, paragraphe 2, à la lumière du progrès scientifique et technique, est adoptée conformément à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2. Ces adaptations ne peuvent aboutir à une modification directe du champ d'application de la présente directive ou des valeurs limites fixées pour la teneur en soufre des combustibles spécifiés dans la présente directive.»

8. L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

Comité

1. La Commission est assistée par un comité.

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

Fait à Strasbourg, le 6 juillet 2005.

Par le Parlement européen

Le président

J. BORRELL FONTELLES

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.»

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

9. L'annexe figurant à l'annexe de la présente directive est ajoutée.

Article 2

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 11 août 2006. Ils en informent immédiatement la Commission.

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.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Par le Conseil

Le président

J. STRAW

ANNEXE

«ANNEXE

NAVIRES GRECS

NOM DU NAVIRE	ANNÉE DE LIVRAISON	NUMÉRO OMI
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAË PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLIS ENIZELOS	1990	8916607»