

RECOMMANDATION DE LA COMMISSION

du 21 décembre 2009

relative à la mise en œuvre sûre de l'utilisation de combustibles à faible teneur en soufre par les navires à quai dans les ports de l'Union

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

(2009/1020/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 292,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 4 *ter* de la directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides ⁽¹⁾, telle que modifiée, prévoit une teneur en soufre maximale pour les combustibles marins utilisés par les navires à quai dans les ports de la Communauté et notamment, à compter du 1^{er} janvier 2010, l'obligation pour les États membres de garantir que les navires n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % en masse et qu'aucun gas-oil marin dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % en masse ne soit mis sur le marché sur leur territoire.
- (2) L'article 6 de ladite directive prévoit en outre que les États membres vérifient par échantillonnage que la teneur en soufre des combustibles marins est conforme aux dispositions applicables de l'article 4 *ter* et que l'échantillonnage débute à l'entrée en vigueur de l'exigence.
- (3) Comme l'a mentionné la communication de la Commission relative aux notifications de report des délais fixés pour atteindre certaines valeurs limites et d'exemption de l'obligation d'appliquer celles-ci, au titre de l'article 22 de la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ⁽²⁾, la valeur limite journalière pour les PM₁₀ est régulièrement dépassée dans plus de 40 % des zones et agglomérations de la Communauté. La mise en œuvre de limites pour la teneur en soufre des combustibles des navires à quai dans les ports de l'Union est essentielle pour améliorer la qualité de l'air ambiant, comme l'ont souligné la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil intitulée *Une stratégie de l'Union européenne pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer* ⁽³⁾ et celle intitulée *Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique* ⁽⁴⁾.
- (4) En octobre 2008, l'Organisation maritime internationale (OMI), dans le cadre de la révision de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (convention Marpol), a adopté des exigences qui doivent être mises en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2015 dans les zones de contrôle des émissions telles que définies à l'article 2, point 3 *sexies*, de la directive 1999/32/CE.
- (5) La Commission, compte tenu des risques de sécurité, estime qu'il est nécessaire d'adresser des orientations aux États membres afin de garantir un niveau de sécurité élevé et de prévenir de manière effective la pollution par les navires lors de la mise en œuvre des dispositions de ladite directive dans l'ensemble de l'Union.
- (6) À compter du 1^{er} janvier 2010, les navires utilisant des fiouls lourds en mer doivent passer à des combustibles marins plus légers tels que le diesel marin ou le gas-oil lorsqu'ils sont à quai dans des ports de l'Union, les fiouls lourds dont la teneur en soufre est suffisamment faible n'étant pas toujours disponibles.
- (7) L'utilisation du diesel ou du gas-oil marin dans des navires qui n'ont pas été conçus pour leur usage et qui n'ont pas bénéficié des adaptations techniques nécessaires peut entraîner des problèmes opérationnels et des risques de sécurité. La Commission a étudié les risques associés au changement de combustible et a conclu que les principaux risques de sécurité étaient liés aux chaudières de navires qui n'ont pas encore été examinées et certifiées pour l'utilisation du type de combustible requis. Si les chaudières peuvent utiliser indifféremment du fioul lourd ou des combustibles distillés, il existe un risque lié au fait que le diesel marin et le gas-oil sont moins visqueux et plus volatils et que le chauffage du système d'alimentation en combustible, qui est nécessaire pour le fioul lourd, ne l'est pas pour les carburants distillés. Le nombre de navires concernés et la probabilité de telles occurrences sont difficiles à évaluer avec précision.
- (8) La directive 1999/32/CE a prévu un délai suffisant pour que le secteur maritime ait le temps de procéder aux adaptations techniques permettant de limiter à 0,1 % la teneur en soufre des combustibles marins utilisés par les navires à quai dans les ports de l'Union. Il existe des solutions techniques pour limiter les risques. Toutefois, il subsiste encore des navires qui n'ont pas subi les modifications nécessaires, et très peu d'entre eux ont été vérifiés et certifiés conformément aux procédures requises.

⁽¹⁾ JO L 121 du 11.5.1999, p. 13.⁽²⁾ COM(2008) 403.⁽³⁾ COM(2002) 595.⁽⁴⁾ COM(2005) 446.

- (9) Des solutions techniques sont disponibles pour limiter les conséquences d'un changement de combustible à quai. La faible demande du secteur maritime a ralenti le développement des solutions techniques nécessaires, ce qui a retardé le processus de vérification et de certification.
- (10) Selon les informations dont dispose la Commission, pour les bateaux qui n'ont pas encore bénéficié des modifications techniques, l'ensemble du processus peut être mené à terme en huit mois au plus.
- (11) Il est nécessaire que les fabricants de chaudières et de moteurs élaborent des recommandations et des procédures spécifiques quant à la mise en place de telles solutions, tandis que les armateurs devraient élaborer et mettre en œuvre des procédures opérationnelles spécifiques et fournir aux équipages une formation appropriée,

éléments devraient inclure un contrat avec un fabricant et un plan de mise en conformité rétroactive approuvé par la société de classification du navire ou, pour les navires battant pavillon d'un État membre, par l'organisme agréé conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾. Le plan de mise en conformité rétroactive devrait préciser la date d'achèvement du processus d'installation et de certification.

2. Les États membres peuvent tenir compte de l'existence d'un plan de mise en conformité rétroactive lorsqu'ils déterminent la sévérité des sanctions à appliquer aux navires non conformes.
3. Les États membres devraient prendre des mesures appropriées pour sensibiliser les armateurs, les exploitants et les gens de mer aux risques de sécurité liés au changement de combustible en l'absence de l'adaptation technique requise du système d'alimentation en combustible du navire et à la nécessité de fournir des formations.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE RECOMMANDATION:

1. Les États membres, dans le cadre des mesures arrêtées à l'encontre de navires qui ne se conforment pas à l'obligation d'utiliser des carburants dont la teneur en soufre est de 0,1 % au maximum lorsqu'ils se trouvent à quai, devraient exiger de ces navires qu'ils fournissent des éléments probants quant aux dispositions prises pour se mettre en conformité. Ces

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 2009.

Par la Commission
Antonio TAJANI
Vice-président

⁽¹⁾ JO L 131 du 28.5.2009, p. 11.