

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

27 AVRIL 2007. - Arrêté royal concernant la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, notamment l'article 1^{er}, modifié par les lois des 21 juin 1985, 28 juillet 1987 et 15 mai 2006;

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, notamment l'article 4, modifié par l'arrêté royal du 31 décembre 1983, par la loi du 3 mai 1999 et par la loi du 22 janvier 2007;

Vu la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, notamment, l'article 6, modifié par la loi du 20 janvier 1999 et la loi du 19 décembre 2006 et l'article 9;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 22 mars 2007;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 30 mars 2007;

Vu l'urgence motivée par la circonstance que l'article 2, paragraphe 1^{er} de la 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, prévoit que les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à cette directive au plus tard le 11 août 2006;

Considérant que la Belgique doit d'urgence transposer la directive en droit national pour éviter encore une condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes;

Vu l'avis 42.702/4 du Conseil d'Etat, donné le 5 avril 2007, en application de l'article 84, § 1^{er}, premier alinéa, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Economie et de l'Energie et Notre Ministre de la Mobilité et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, en transposition de la 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, on entend par :

1^o « combustible marin », tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un navire, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217;

2^o « MARPOL », la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978;

3^o « annexe VI de MARPOL », l'annexe intitulée « Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires », qui a été ajoutée à MARPOL par le protocole de 1997;

4^o « zones de contrôle des émissions de SOx », les zones maritimes définies comme telles par l'Organisation maritime internationale (OMI), au titre de l'annexe VI de MARPOL;

5^o « 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;

6^o « 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;

7° « navire de guerre », un navire qui fait partie des forces armées d'un Etat 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 Etat et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire;

8° « navires à quai », les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port belge 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;

9° « technologies de réduction des émissions », un dispositif d'épuration des gaz d'échappement ou toute autre méthode technique qui soit contrôlable et applicable.

10° « l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet », l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Art. 2. Les valeurs limites de la teneur en soufre fixées par le présent arrêté pour les combustibles marins ne s'appliquent pas aux :

1° combustibles destinés à être utilisés à des fins de recherche et d'essais;

2° combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires.

3° 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;

4° 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 témérement;

5° combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des technologies de réduction des émissions conformément aux articles 6 et 7.

Art. 3. § 1^{er}. Les combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire y compris la mer territoriale et dans la zone économique exclusive Belge :

- par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports belges;

- à partir du 11 août 2007 par tous les navires quel que soit leur pavillon, y compris aux navires dont le voyage a débuté en dehors de la Belgique.

§ 2. Les navires à passager assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports d'un membre état de la Communauté européenne, battant le pavillon belge, ne peuvent pas utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse.

§ 3. Les navires battant le pavillon belge ne peuvent pas utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse :

- dans la zone de la mer Baltique visée dans l'annexe VI de MARPOL;

- à partir du 11 août 2007 dans la zone de contrôle des émissions de SOx de la mer du Nord;

- pour toutes les autres zones maritimes, y compris les ports, que l'OMI désigne ultérieurement comme étant des zones de contrôle des émissions de SOx conformément à l'annexe VI de MARPOL, douze mois après l'entrée en vigueur de cette désignation.

Art. 4. Pour les navires battant le pavillon belge le livre de bord visé par la Règle 14, 6, de l'annexe VI de MARPOL est le registre de bord visé par l'article 61 de la loi du 21 août 1879 contenant le Livre II du Code de Commerce.

Les livres de bord des navires accédant aux ports belges doivent être correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible.

Art. 5. Avec effet au 1^{er} janvier 2010, les navires à quai dans les ports belges ne peuvent pas

utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % en masse. L'équipage est laissé 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.

L'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible doit être inscrite dans les livres de bord des navires.

Le premier alinéa ne s'applique pas :

1° lorsque, selon les horaires publiés, les navires doivent rester à quai moins de deux heures;

2° aux navires qui stoppent toutes les machines et se connectent au réseau électrique du littoral lorsqu'ils sont à quai dans les ports.

Art. 6. L'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet peut approuver, des essais de technologies de réduction des émissions à bord des navires battant le pavillon belge ou dans les zones maritimes relevant de la juridiction belge. Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des articles 3 et 5 n'est pas obligatoire, à condition que :

- la Commission des Communautés européennes et l'Etat du port concerné soient prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais;
- 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 le présent arrêté;
- 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 des Communautés européennes et rendus publics dans un délai de six mois à compter de la fin des essais.

Les autorisations concernant les essais ne peuvent pas avoir une durée supérieure à dix-huit mois.

Art. 7. En remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre remplissant les conditions prévues par les articles 3 et 5, les navires peuvent recourir à une technologie de réduction des émissions approuvée conformément au deuxième alinéa, 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 le présent arrêté; 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 la Commission des Communautés européennes à l'Organisation maritime internationale.

Les technologies de réduction des émissions applicables aux navires battant pavillon d'un Etat 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).

Art. 8. L'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet vérifie que la teneur en soufre des combustibles marins est conforme aux dispositions des articles 3 et 5.

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

- 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, visés par l'article 11, à bord des navires;

- inspections du livre de bord des navires et des notes de livraison de soutes visées par l'article 11. L'échantillonnage débute à la date d'entrée en vigueur de la teneur maximale en soufre du combustible concerné.

Art. 9. La teneur en soufre est déterminée selon les méthodes de référence suivantes :

- a) méthodes ISO 8754 (1992) et PrEN ISO 14596 pour les combustibles marins;
- b) méthodes EN 24260 (1987), ISO 8754 (1992) et PrEN ISO 14596 pour le gas-oil.

En cas d'arbitrage, la méthode PrEN ISO 14596 sera utilisée. L'interprétation statistique des résultats du contrôle de la teneur en soufre des gasoils utilisés est effectuée conformément à la norme ISO 4259 (1992).

Art. 10. Le service du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie désigné à cet effet, tient un registre des fournisseurs de combustibles marins utilisés à bord des navires.

Le Ministre qui a l'Economie dans ses attributions règle la gestion du registre visé au premier alinéa.

Art. 11. Les fournisseurs qui fournissent en Belgique du fuel-oil utilisé à bord des navires doivent établir la note de livraison de soutes et fournissent un échantillon, visés à la règle 18 de l'annexe VI de MARPOL, le fournisseur du fuel-oil attestant que le fuel-oil satisfait aux prescriptions des règles 14 et 18 de l'annexe VI de MARPOL.

Les fournisseurs visés au premier alinéa doivent conserver une copie de la note de livraison de soutes pendant trois ans au moins aux fins d'inspection et de vérification.

Le service chargé du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports informe les autorités de l'état du pavillon de tout cas où un navire a reçu du fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions de la règle 14 ou de la règle 18 de l'annexe VI de MARPOL.

Le service chargé du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports informe l'Organisation maritime internationale, pour communication aux Parties à MARPOL, de tous les cas où des fournisseurs de fuel-oil n'ont pas satisfait aux prescriptions spécifiées dans la règle 14 ou la règle 18 de l'annexe VI de MARPOL.

Art. 12. Notre Ministre qui a l'Economie et l'Energie dans ses attributions et Notre Ministre qui a la Mobilité et la Législation en matière d'environnement marin et de mobilité maritime dans ses attributions sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 27 avril 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Economie et de l'Energie,

M. VERWILGHEN

Le Ministre de la Mobilité,

R. LANDUYT

Publié le : 2007-05-08