



De nouvelles limites de teneur en soufre pour les combustibles marins en mer Méditerranée

Informations à l'attention des autorités
administratives compétentes, des propriétaires
de navires, des capitaines, des fournisseurs de
combustibles et des consignataires ou
exploitants de navires en mer Méditerranée



Mediterranean
Action Plan
Barcelona
Convention



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

Notre Méditerranée

Vos responsabilités

Teneur en soufre des combustibles marins

À compter du 1^{er} mai 2025, de nouvelles limites de teneur en soufre sont applicables pour les combustibles marins utilisés par les navires opérant au sein de la Zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre de la mer Méditerranée (ECA SO_x Med). Le respect de ces exigences sera contrôlé par les autorités compétentes des États côtiers de la mer Méditerranée.

L'ECA SO_x Med marque une étape cruciale dans le développement d'un transport maritime plus propre et vers plus de durabilité environnementale. Les propriétaires, exploitants et équipages des navires doivent prendre les devants et adopter des mesures pour garantir leur conformité et éviter les sanctions.



Nouvelles limites de soufre

- À compter du 1^{er} mai 2025, les navires opérant au sein de l'ECA SO_x Med doivent utiliser un fuel-oil avec une teneur maximale en soufre de 0,10% m/m.
- Les fournisseurs de combustible de soute doivent ainsi proposer des combustibles conformes et les propriétaires des navires doivent être en mesure de présenter la documentation sur la qualité du combustible (notes de livraison de soutes et analyse d'échantillon de combustible).



Mode d'application

Les autorités portuaires méditerranéennes compétentes sont responsables du contrôle de l'application de ces exigences pour tous les navires battant leur pavillon et tous les navires se trouvant dans leurs ports, quel que soit leur pavillon. Plus particulièrement, les autorités seront amenées à réaliser des inspections, à prélever des échantillons et à analyser les combustibles marins utilisés à bord.

Les inspections comprendront des contrôles des documents et, selon les cas:

- un échantillonnage du combustible marin pour la combustion à bord lors de sa livraison au navire ; ou
- un échantillonnage et une analyse de la teneur en soufre du combustible marin pour la combustion à bord contenu dans les citernes, lorsque cela est réalisable d'un point de vue technique et économique, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires.

Méthodes de réduction

Les navires peuvent appliquer des méthodes de réduction des émissions comme alternative à l'utilisation de combustibles marins conformes:

Les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (EGCS) ou épurateurs doivent être conformes aux directives applicables de l'OMI.

Les combustibles de substitution comme le GNL, les biocarburants ou d'autres combustibles à faible teneur en soufre.

Les méthodes de réduction des émissions approuvées doivent être en mesure d'atteindre en continu des réductions des émissions d'oxydes de soufre (SO_x) équivalentes à celles obtenues en utilisant des combustibles conformes, et doivent être approuvées avant utilisation. Certains ports peuvent toutefois imposer des restrictions concernant l'utilisation des épurateurs.

Documentation requise à bord

Aux fins de l'échantillonnage, de l'analyse et de l'inspection, les autorités portuaires compétentes vont, a minima, contrôler les notes de livraison de soutes et:

- les registres du navire, ou
- les documents relatifs à la méthode de réduction utilisée, le cas échéant.

En outre, d'autres documents devant se trouver à bord peuvent être étudiés par les inspecteurs pour confirmer la conformité. Par ailleurs, il peut être demandé aux navires qui ne respecteraient pas les normes applicables pour les combustibles marins de fournir des justificatifs supplémentaires, notamment:

- les actions prises pour se mettre en conformité, et
- les tentatives d'achat de combustible marin conforme.

Système de partage d'informations sur l'application

Le système THETIS-MED a été développé par l'AESM. C'est un clone du système actuellement utilisé par les États membres de l'UE et des parties non-membres de l'UE au Mémoire d'entente de Paris, qui est communément appelé THETIS et qui est déjà hébergé et géré par l'AESM. Le système THETIS-Med a cependant été totalement adapté et conçu pour répondre aux exigences, aux règles et aux procédures du MoU méditerranéen et en faire le système d'information pour consigner et partager les résultats des actions de contrôle de la conformité lors des inspections par l'État du port.

Pour les États côtiers méditerranéens qui sont également membres de l'Union européenne et/ou du MoU de Paris, les systèmes d'information THETIS-S et THETIS seront utilisés.

Que puis-je faire pour me préparer?

Les exploitants doivent s'assurer que des procédures appropriées ont été établies à bord et que l'équipage les connaît. Il convient de porter une attention particulière à la bonne consignation des livres de bord du navire, y compris l'heure à laquelle les opérations de changement de combustible ont été réalisées. Les navires utilisant des fuel-oils distincts pour se conformer aux exigences sur le soufre doivent disposer d'une procédure écrite présentant comment le changement de combustible doit être réalisé lors de l'entrée ou de la sortie de l'ECA SO_x Med. Cette procédure doit prévoir un temps suffisant pour que le système utilisant le fuel-oil puisse être entièrement rincé de tout fuel-oil avec une teneur en soufre supérieure à la nouvelle norme applicable avant de pénétrer dans l'ECA SO_x Med pour éviter toute contamination.

Par ailleurs, le volume de fuel-oils à faible teneur en soufre dans chaque citerne, ainsi que la date, l'heure et la position du navire lorsque l'opération de changement de combustible s'est terminée avant de pénétrer dans l'ECA SO_x Med, ou a débuté à la sortie, doivent être consignés dans les registres.

Aussi, les navires disposant d'un Registre des hydrocarbures Partie I (Opérations concernant la tranche des machines) doivent veiller à la consignation des opérations de soutage du combustible.

Actions pour les propriétaires et exploitants de navires

- **Conclure** des accords sur l'approvisionnement en combustible avec les fournisseurs de combustible conforme bien à l'avance.
- **Assurer la formation** de l'équipage sur les procédures de changement de combustible et les réglementations de l'ECA SO_x Med.
- **Mettre à jour** le Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) afin de refléter les changements de politique.
- **Réaliser des essais** sur les procédures de changement de combustible avant l'entrée en vigueur pour éviter tout problème opérationnel ou sur les moteurs.
- Vérifier la conformité via des tests périodiques du combustible et des audits à bord.

Avantages de la conformité

Protection de l'environnement:

La réduction des émissions de SO_x permet d'améliorer la qualité de l'air et de protéger les écosystèmes marins

Conformité réglementaire:

Éviter les retards induits et assurer la fluidité des opérations au sein de l'ECA SO_x Med

Réputation du secteur :

Démontrer l'engagement des acteurs du transport maritime envers des pratiques durables.

Sanctions

Les Parties contractantes peuvent imposer des sanctions en cas de violation des dispositions nationales adoptées conformément à l'Annexe VI de MARPOL. Toute non-conformité peut entraîner une immobilisation, des amendes et des actions légales entreprises par les États côtiers.

Les navires sont tenus de signaler toute non-disponibilité de combustible en utilisant le Rapport de non-disponibilité de fuel-oil (FONAR), mais toute utilisation répétée du FONAR ne pourra pas constituer une exemption.

Assurez votre **conformité**, **Protégez** l'environnement, et assurez **la fluidité des** **opérations** en Méditerranée

Liens utiles et autres informations

D'autres ressources utiles sont disponibles ici:

[Document d'orientation sur l'application
uniforme de la teneur limite en soufre de 0,10 %
conformément à l'Annexe VI de MARPOL dans
l'ECA SO_x Med](#)

[ECA SO_x Med](#)

[Air propre dans les transports maritimes](#)

[IMO 2020](#)

*Cette brochure est proposée à titre d'information uniquement. Reportez-vous aux règles et orientations officielles de l'Annexe VI de MARPOL auprès des autorités compétentes pour connaître les exigences détaillées en matière de conformité.**