

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES



Edition Chronologique n°16 du 6 avril 2012

**PARTIE PERMANENTE
Etat-Major des Armées (EMA)**

Texte n°4

INSTRUCTION N° 600/DEF/DCSEA/SDE/SDE3
relative au contrôle de la qualité des carburants aériens distribués par le service des essences des armées.

Du 14 février 2011

INSTRUCTION N° 600/DEF/DCSEA/SDE/SDE3 relative au contrôle de la qualité des carburants aériens distribués par le service des essences des armées.

Du 14 février 2011

NOR D E F E 1 1 5 1 1 2 8 J

Références :

1. Circulaire n° 5710/DEF/DCSEA/SDE1/TD du 19 septembre 2006 (BOC/PP 3, 2007, texte 6 ; BOEM 611.1.4).
2. Circulaire n° 3000/DEF/DCSEA/SDE/1 du 14 mai 2007 (BOC N° 20 du 27 août 2007, texte 7 ; BOEM 611.1.4).
3. Circulaire n° 3333/DEF/DCSEA/SDE/1/TD du 22 juin 2009 (BOC N° 34 du 11 septembre 2009, texte 9 ; BOEM 611.1.4).
4. Instruction n° 2900/DEF/DCSEA/SDE1/TD du 10 mai 2007 (BOC N° 25 du 23 octobre 2007, texte 4 ; BOEM 611.1.4) modifiée.
5. Instruction n° 3200/DEF/DCSEA/SDE/1/RD2 du 15 juin 2009 (BOC N° 35 du 18 septembre 2009, texte 4 ; BOEM 611.1.3).
6. Circulaire n° 4300/DCSEA/SDE1/TD du 17 juillet 2008 (BOC N° 35 du 19 septembre 2008, texte 6 ; BOEM 611.1.4).
7. Instruction n° 4700/DEF/DCSEA/SDE/1/TD du 17 septembre 2009 (BOC N° 43 du 6 novembre 2009, texte 6 ; BOEM 611.1.3).
8. instruction n° 3300/DEF/DCSEA/SDE/1/TD du 19 juin 2009 (BOC N° 34 du 11 septembre 2009, texte 8 ; BOEM 611.1.4).
9. Norme NF EN ISO 3170 (n.i. BO).
10. STANAG 3149 (n.i. BO).
11. STANAG 1110 (n.i. BO).
12. Circulaire n° 5776/DEF/DCSEA/SDEA/1/TD du 21 septembre 2006 (BOC/PP 3, 2007, texte 7 ; BOEM 611.1.4).
13. Instruction n° 200/DEF/DCSEA/SDE/1/TD du 15 janvier 2009 (BOC N° 11 du 6 mars 2009, texte 11 ; BOEM 611.1.4).
14. Instruction n° 10000/DCE/1/SD du 22 octobre 1965 (BOC/SC, p. 1362 ; BOEM 611.1.2).
15. Norme NF EN ISO 4259 (n.i. BO).
16. Instruction n° 810/DEF/DCSEA/SDE/1TD du 11 février 2010 (BOC N° 26 du 25 juin 2010, texte 6 ; BOEM 611.1.4).

Pièce(s) Jointe(s) :

Dix sept annexes.
Quatre imprimés repertoriés.

Texte abrogé :

Instruction n° 10400/DEF/DCE/1/EXP/TD/60 du 5 août 1982 (BOC, p. 4246 ; BOEM 611.1.4) modifiée.

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 611.1

Référence de publication : BOC N°16 du 6 avril 2012, texte 4.

SOMMAIRE

Représentation schématique du sommaire.

1. OBJET DE L'INSTRUCTION.

1.1. Domaine d'application.

1.2. Enjeux.

2. RESPONSABILITÉS.

2.1. Fournisseur.

2.2. Service des essences des armées.

2.2.1. Direction centrale du service des essences des armées.

2.2.2. Autorité d'exploitation de tutelle.

2.2.3. Chargés de contrôle qualité.

2.2.4. Laboratoire du service des essences des armées.

2.3. Clients du service des essences des armées/utilisateurs.

3. NOTIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CARBURANTS.

3.1. Désignation des carburants.

3.2. Spécifications définissant les carburants aériens.

3.3. Homologation, autorisation de fournir.

3.4. Prélèvement des échantillons.

3.5. Types d'analyses de contrôle qualité.

3.6. Laboratoires chargés des analyses.

3.7. Documents certifiant la qualité d'un produit.

3.7.1. Documents du fournisseur attestant de la qualité du produit.

3.7.2. Rapport d'analyse du laboratoire du service des essences des armées.

3.7.3. Procès verbal de contrôle du contrôleur service des essences des armées en raffinerie.

3.7.4. Certificat de livraison quantitatif et qualitatif.

3.7.5. Fiche de contrôle journalier du véhicule avitailleur.

3.7.6. Décision d'exploitation.

3.8. Conservation des documents certifiant la qualité du produit.

3.9. Transfert de propriété - transfert de risques.

3.9.1. Transfert de propriété.

3.9.2. Transfert de risques.

3.10. Règlement des litiges.

4. PROCÉDURES NORMALES DE CONTRÔLE QUALITÉ DES PRODUITS EN VRAC.

4.1. Contrôle qualité des carburants en cours de recette.

4.1.1. Notions de vente « au départ »/vente « à l'arrivée ».

4.1.2. Principe général du contrôle de la qualité des produits.

4.1.3. Procédures.

4.2. Contrôle qualité des carburants dans le cadre d'opérations multinationales.

4.2.1. Contexte.

4.2.2. Principes généraux du contrôle de la qualité des produits dans le cadre d'opérations multinationales.

4.2.3. Procédures.

4.3. Contrôle qualité des carburants en cours de stockage.

4.3.1. Enjeux.

4.3.2. Procédure.

4.3.3. Dispositions particulières.

4.3.4. Carburants détenus par des organismes extérieurs au service des essences des armées.

4.4. Contrôle qualité des carburants en cours de mouvements internes au sein du service des essences des armées.

4.4.1. Définition.

4.4.2. Procédures.

4.5. Contrôle qualité lors de la distribution aux clients à partir des capacités du service des essences des armées.

4.5.1. Définitions.

4.5.2. Procédures.

4.6. Reprises des carburants.

4.7. Remplissage de capacités à partir des réservoirs d'un aéronef (« defuelling »).

4.7.1. Enjeux.

4.7.2. Procédure.

4.7.3. Décision d'exploitation.

4.8. Avitaillement direct d'aéronefs à partir des réservoirs d'un aéronef tiers (« defuelling direct »).

4.8.1. Enjeux.

4.8.2. Procédure.

4.8.3. Consignation des résultats.

4.8.4. Décision d'exploitation.

5. PROCÉDURES DE CONTRÔLE QUALITÉ EN « MODE DÉGRADÉ » DES PRODUITS EN VRAC.

5.1. Définition.

5.2. Absence de moyens d'analyses.

5.3. Moyens réduits d'analyses d'infrastructure.

5.4. Moyens d'analyse de campagne.

5.4.1. Laboratoires de campagne.

5.4.2. Outils d'aide à la décision.

5.5. Décision d'exploitation.

6. CAS PARTICULIER DU CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DES CARBURANTS CONDITIONNÉS.

6.1. Généralités.

6.2. Conditionnement des carburants.

6.3. Contrôle périodique de carburants conditionnés.

6.4. Cas des produits conditionnés détenus par le client.

6.4.1. Principe général.

6.4.2. Cas des emballages scellés par le service des essences des armées.

6.4.3. Cas des produits conditionnés en réservoirs souples ou emballages non scellés.

7. TEXTE ABROGÉ.

ANNEXE(S)

ANNEXE I. PRINCIPAUX SIGLES UTILISÉS.

ANNEXE II. TERMINOLOGIE DE L'ÉCHANTILLONNAGE (CONFORMÉMENT À LA NORME DE NEUVIÈME RÉFÉRENCE).

ANNEXE III. MODALITÉS DE LA VÉRIFICATION DE LA PROPRIÉTÉ ET DE LA VACUITÉ DES CAPACITÉS DE TRANSPORT.

ANNEXE IV. DESCRIPTIF DÉTAILLÉ DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DE VENTES « À L'ARRIVÉE ».

ANNEXE V. SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES VENTES « À L'ARRIVÉE ».

ANNEXE VI. DESCRIPTIF DÉTAILLÉ DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES VENTES « AU DÉPART ».

ANNEXE VII. SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DE VENTES « AU DÉPART ».

ANNEXE VIII. MODALITÉS D'EXÉCUTION DU CONTRÔLE QUALITÉ DES CARBURANTS EN VRAC DANS LE CADRE D'OPÉRATIONS MULTINATIONALES.

ANNEXE IX. SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CADRE D'OPÉRATIONS MULTINATIONALES.

ANNEXE X. MODALITÉS D'EXÉCUTION DU CONTRÔLE PÉRIODIQUE DE LA QUALITÉ DES CARBURANTS EN VRAC.

ANNEXE XI. DESCRIPTIF DÉTAILLÉ DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES OPÉRATIONS DE MOUVEMENTS INTERNES AU SEIN DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

ANNEXE XII. SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES MOUVEMENTS INTERNES AU SEIN DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

ANNEXE XIII. DESCRIPTIF DÉTAILLÉ DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES LIVRAISONS AU CLIENT (À PARTIR DES CAPACITÉS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES).

ANNEXE XIV. MODALITÉS D'EXÉCUTION DU CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DES CARBURANTS LORS DES AVITAILLEMENTS D'AÉRONEFS.

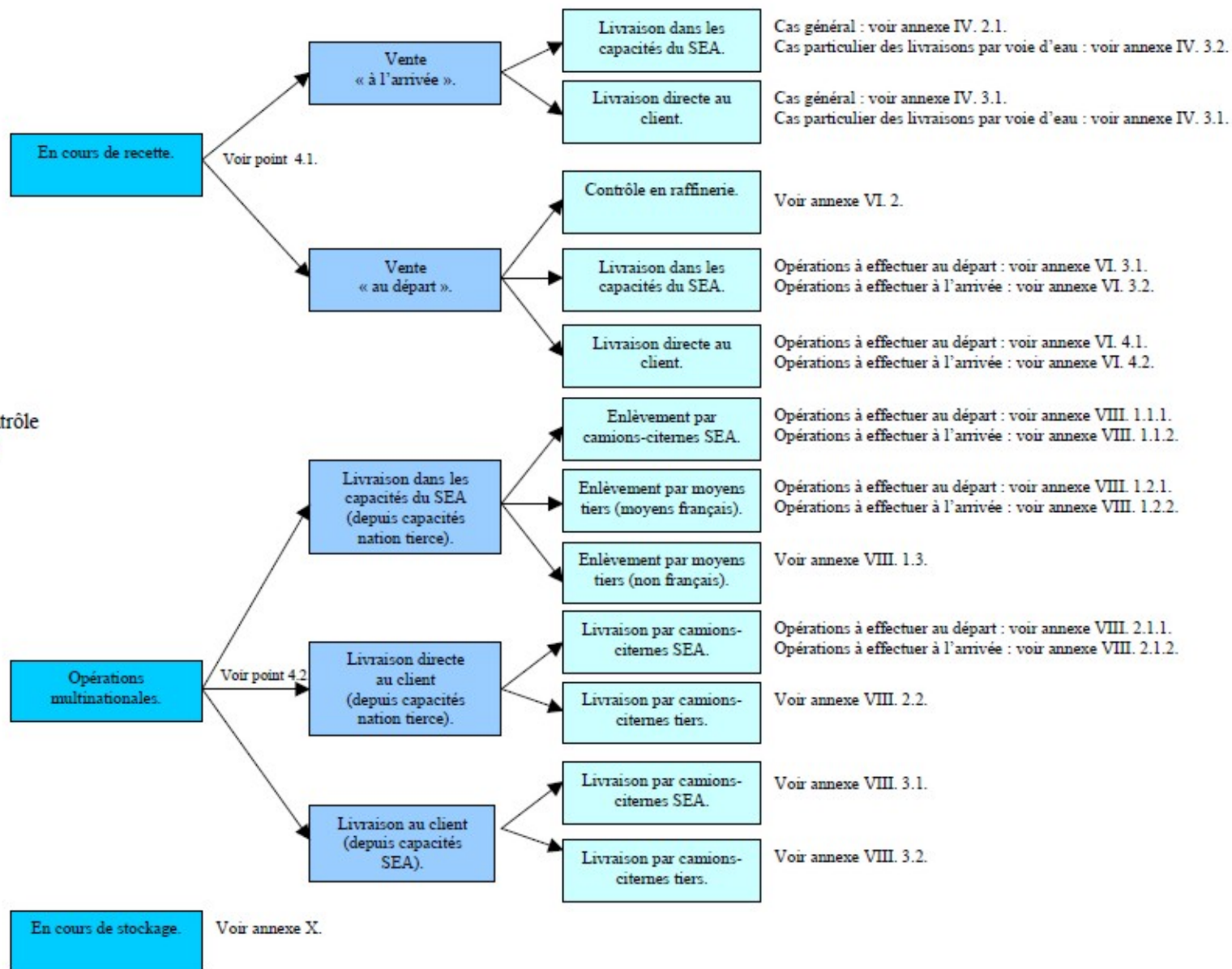
ANNEXE XV. SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES LIVRAISONS AU CLIENT (À PARTIR DES CAPACITÉS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES).

ANNEXE XVI. SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DE REMPLISSAGE DE CAPACITÉS À PARTIR DES RÉSERVOIRS D'UN AÉRONEF.

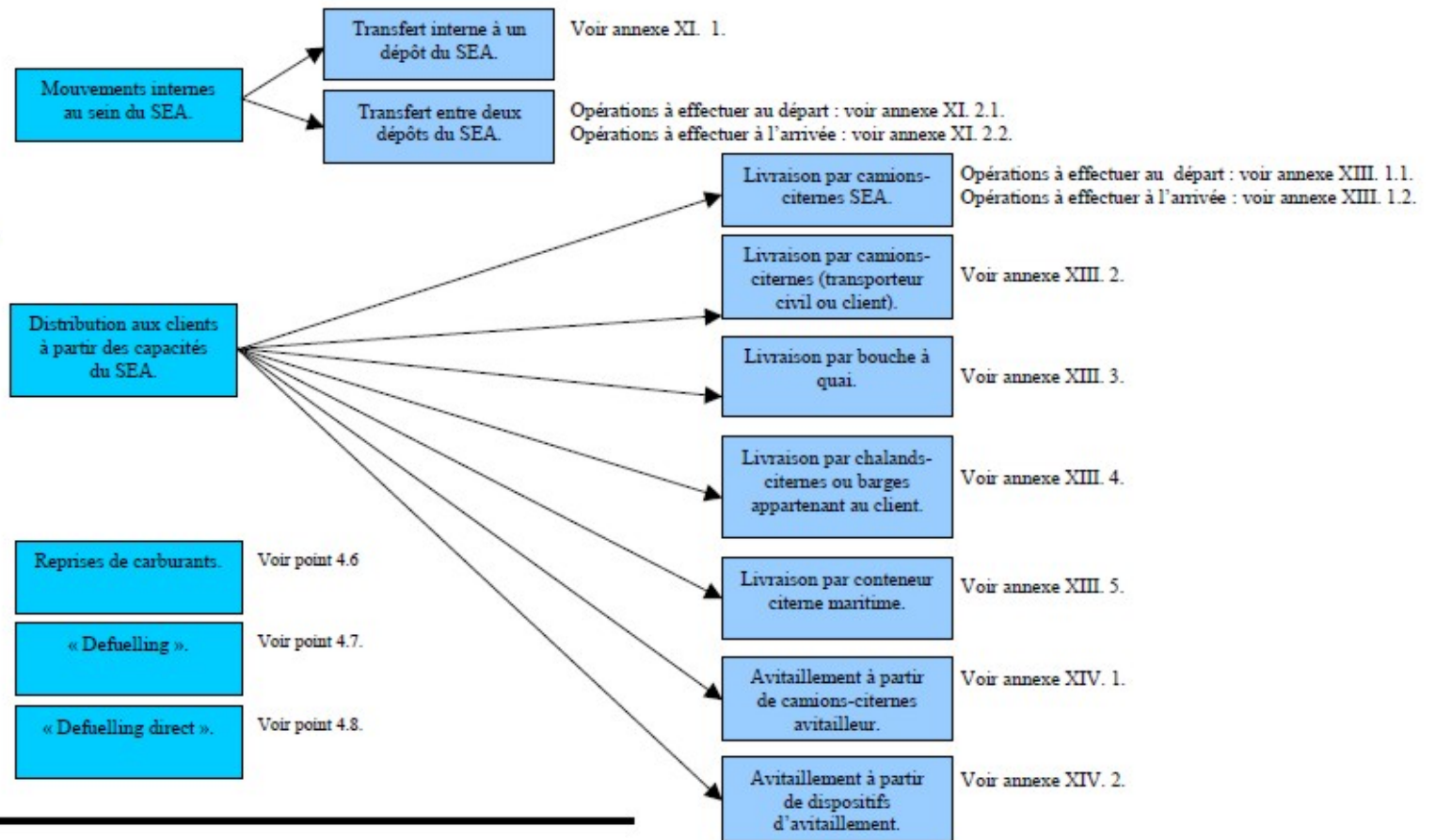
ANNEXE XVII. RÉGLEMENT DES LITIGES.

Représentation schématique du sommaire.

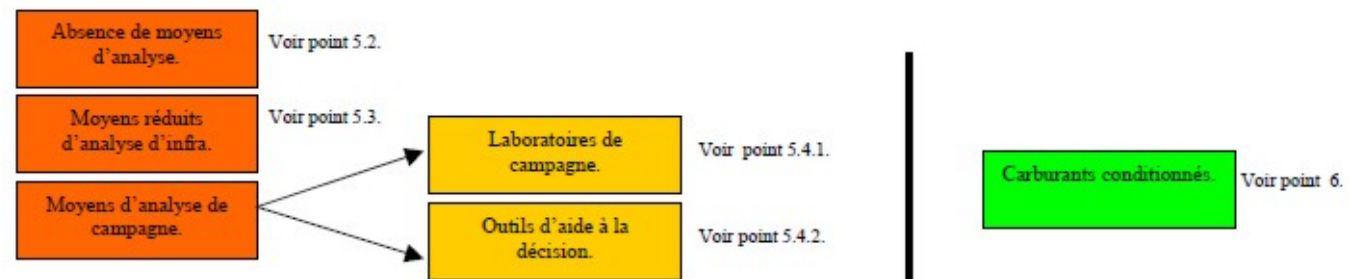
Procédures normales de contrôle qualité des produits en vrac.



Procédures normales de contrôle qualité des produits en vrac.



Mode dégradé.



1. OBJET DE L'INSTRUCTION.

La présente instruction a pour objet de définir les modalités d'exécution du contrôle de qualité des carburants aériens distribués par le service des essences des armées (SEA) tout au long de la chaîne d'exploitation des produits (1).

Ce texte ne s'applique pas au contrôle de la qualité des carburants dans le cadre de « faits techniques » survenant sur des matériels et susceptibles de mettre en cause les produits. La procédure à appliquer dans ces cas est détaillée dans la circulaire de première référence. Il ne s'applique pas, non plus, au contrôle de la qualité des carburants en cas d'événement aéronautique susceptible de mettre en cause les carburants et les matériels de mise bord du service des essences des armées. La procédure à appliquer dans ces cas est détaillée dans la circulaire de deuxième référence. Les sigles utilisés dans la présente instruction, ainsi que leur signification sont rappelés en annexe I.

1.1. Domaine d'application.

La présente instruction doit être appliquée par tout organisme du SEA mettant en œuvre des installations lui appartenant. Il s'agit d'organismes implantés en métropole ou dans les départements et collectivités d'outre-mer, ainsi que les détachements du service des essences des armées. Ces derniers sont concernés lorsqu'ils se trouvent dans les situations suivantes :

- en exercice sur le territoire français ;
- dans le cadre d'une mission intérieure ;
- en mission à l'étranger ;
- dans le cadre d'une opération extérieure (OPEX).

1.2. Enjeux.

De manière générale, l'enjeu du contrôle de la qualité des produits est la garantie de la qualité des produits délivrés aux utilisateurs (organismes de la défense et aux clients hors défense). En outre, le contrôle qualité appliqué aux carburants fait partie intégrante des actions concourant à la sécurité des vols.

Au cours des différentes étapes de l'exploitation, le contrôle qualité a pour but :

- d'une part de garantir la conformité du produit par rapport aux exigences de la spécification ou norme de référence ;
- d'autre part, en cas de détérioration de la qualité du produit, d'identifier les responsabilités, afin de permettre le règlement du litige.

2. RESPONSABILITÉS.

2.1. Fournisseur.

Le fournisseur est responsable de la qualité du produit fourni au SEA dans le cadre des marchés. À ce titre, ses obligations sont détaillées dans les documents contractuels [cahier des clauses techniques particulières (CCTP), cahier des clauses administratives particulières (CCAP), acte d'engagement, etc.].

2.2. Service des essences des armées.

2.2.1. Direction centrale du service des essences des armées.

2.2.1.1. Section « ressources et distribution des carburants et combustibles » de la direction centrale du service des essences des armées.

La section section ressources et distribution des carburants et combustibles (RD1) du bureau « exploitation pétrolière » de la direction centrale du service des essences des armées (DCSEA) est responsable :

- de la mise en œuvre de la politique d'approvisionnement des carburants ;
- de la définition des besoins dans le cadre de la procédure de passation des marchés d'approvisionnement ;
- dans certains cas, des décisions d'exploitation des produits et du règlement de tout litige avec le fournisseur.

2.2.1.2. Sections « marchés » de la direction centrale du service des essences des armées et de la direction de l'exploitation et de la logistique pétrolière interarmées.

Les responsabilités des sections « marchés » de la DCSEA et de la direction de l'exploitation et de la logistique pétrolière interarmées (DELPIA) sont les suivantes :

- rédiger, en fonction des exigences opérationnelles et logistiques exprimées par les bureaux de la DCSEA, les documents contractuels d'approvisionnement entre le SEA et le prestataire de service/fournisseur de produit(s). Il s'agit, notamment, de :
 - fixer les conditions contractuelles du transfert de risques relatif aux produits approvisionnés ;
 - fixer les modalités du règlement de tout litige entre le SEA et le prestataire de service/fournisseur de produits ;
- assurer la passation des marchés d'approvisionnement et des contrats d'approvisionnement.

2.2.1.3. Bureau « expertise produits pétroliers » de la direction centrale du service des essences des armées.

Le bureau « expertise produits pétroliers » de la DCSEA assure le support technique, en liaison avec le laboratoire du service des essences des armées (LSEA), en matière de contrôle de la qualité des carburants.

Dans ce cadre, ses responsabilités sont les suivantes :

- définir le contrôle de la qualité des carburants détenus par le service des essences des armées ;
- apporter tout conseil technique relatif aux carburants, au profit de la section RD1 de la DCSEA ;
- instruire les dossiers d'anomalies affectant les carburants, relevées lors des opérations de contrôle qualité ;
- veiller à la mise à jour et à la diffusion des fiches de données de sécurité (FDS) auprès des utilisateurs.

2.2.2. Autorité d'exploitation de tutelle.

Dans le cadre de ses attributions, l'autorité d'exploitation de tutelle (AET) (2) des dépôts conduit les opérations d'exploitation, met en œuvre le contrôle qualité et veille à l'application des prescriptions en la matière.

Elle mène les actions suivantes :

- planifier les contrôles en raffinerie et/ou dans les dépôts pétroliers ;
- en fonction des clauses fixées par le marché et en fonction des contraintes d'ordre opérationnel, contrôler les délais de traitement des demandes d'analyses par le LSEA ;
- prendre les décisions d'exploitation des carburants ;
- procéder aux opérations administratives afférentes aux contrôles des carburants ;
- recueillir les anomalies relatives à la qualité des produits stockés dans les dépôts/détachements du SEA et des clients ;
- rendre compte des anomalies constatées à la DCSEA ;
- en cas de litige, sauf directive particulière, engager la procédure avec le fournisseur/transporteur et rendre compte à la DCSEA.

2.2.3. Chargés de contrôle qualité.

2.2.3.1. Généralités.

Les opérations de contrôle de qualité des carburants, stockés et distribués par le SEA sont effectuées sur le terrain, au dépôt du fournisseur, dans les dépôts du SEA et lors de la livraison aux clients.

Selon le lieu d'exécution de ces opérations, le personnel qui en est chargé est désigné respectivement par l'une des appellations suivantes :

- contrôleur SEA en raffinerie (au dépôt du fournisseur) ;
- inspecteur indépendant au point de chargement (fournisseur) et de déchargement (dépôts du SEA) ;
- chargé du contrôle de qualité en dépôt/détachement du SEA ;
- représentant du SEA (auprès du client).

2.2.3.2. Contrôleur service des essences des armées en raffinerie.

Les missions, les attributions et les moyens des contrôleurs en raffinerie dans le cadre de l'exécution du contrôle en raffinerie des carburants délivrés par le SEA sont détaillés dans la circulaire de troisième référence.

Dans le cadre de ses attributions, dans le cas des ventes « au départ » (cf. point 4.1.1.), il peut être amené à :

- prononcer successivement l'acceptation qualitative provisoire et l'acceptation qualitative du produit ;
- engager la procédure de litige avec le fournisseur, sous couvert de son AET, en cas de non-conformité du produit.

2.2.3.3. Inspecteur indépendant.

Agissant pour le compte du fournisseur et du SEA, (il intervient pour effectuer le prélèvement d'échantillons témoins lorsque ce prélèvement ne peut être réalisé de façon contradictoire en l'absence du contrôleur SEA en raffinerie ou du représentant du fournisseur. Il intervient également pour effectuer le contrôle d'acceptabilité quand le contrôleur SEA en raffinerie ne peut être présent au chargement chez le fournisseur. En particulier, le recours aux services d'un inspecteur indépendant est utile lors d'un transport par voie maritime ou voie d'eau.

2.2.3.4. Chargé de contrôle qualité en dépôt/détachement du service des essences des armées.

La responsabilité du suivi de la qualité des produits reçus, stockés et délivrés par un dépôt ou un détachement du SEA incombe respectivement au chef de dépôt ou au chef de détachement.

Celui-ci désigne nommément le « chargé du contrôle de qualité » pour le dépôt/détachement, ainsi que son suppléant. Ces désignations sont transmises à l'autorité de rattachement, pour inscription au registre des actes administratifs (RAA).

En principe, cette charge incombe au responsable de l'exploitation du dépôt, mais les attributions correspondantes peuvent être déléguées.

Outre ses autres attributions, le « chargé du contrôle de qualité » coordonne et, selon les cas, effectue les opérations liées au contrôle de qualité, en particulier :

- les contrôles avant le déchargement de carburants dans les capacités du dépôt/détachement ;
- le contrôle périodique des carburants ;
- la tenue des différents registres ;
- le prélèvement d'échantillons et leur expédition vers le laboratoire chargé de leur analyse ;
- la rédaction des demandes d'analyse.

2.2.3.5. Représentant du service des essences des armées (auprès des clients/utilisateurs).

Les conducteurs de véhicules du SEA, ainsi que le personnel du service des essences des armées mettant en œuvre les dispositifs d'avitaillement d'aéronefs sont amenés à effectuer des opérations de contrôle de qualité des carburants.

Dans la suite de la présente instruction, ces différentes personnes pourront être désignées par le terme générique de « chargé de contrôle de qualité ».

2.2.4. Laboratoire du service des essences des armées.

Le LSEA est responsable de la réalisation des analyses qui lui sont demandées par les dépôts/détachements du SEA et par le contrôleur du SEA en raffinerie.

À ce titre, le LSEA est chargé de :

- réaliser le contrôle de la qualité des produits conformément aux dispositions de l'instruction de quatrième référence ;
- réaliser, sur demande de la DCSEA, toute analyse ou tout essai complémentaire sur les échantillons de produits, qui lui sont adressés.

2.3. Clients du service des essences des armées/utilisateurs.

Il appartient aux clients/utilisateurs :

- de veiller au respect des conditions d'emploi et de stockage des carburants, telles que décrites dans la FDS (3) ;
- de s'assurer que les produits qu'ils détiennent sont couverts par un rapport d'analyse.

3. NOTIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CARBURANTS.

3.1. Désignation des carburants.

Les carburants délivrés par le SEA sont désignés par leur code de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) ou, à défaut, par un code SEA. Celui-ci, construit sur le modèle de la codification OTAN, est caractérisé par sa première lettre « X ».

Les règles de désignation et de marquage sont précisées dans l'instruction de cinquième référence.

3.2. Spécifications définissant les carburants aériens.

La spécification est un document technique qui définit les exigences minimales que doit respecter un produit. Son but est de circonscrire le champ d'application d'un produit, afin de garantir l'adéquation du couple « produit/équipement » dans les conditions décrites.

Elle fixe notamment les valeurs limites des caractéristiques de ce produit mesurées par le biais de méthodes d'essais normalisées. Elle liste les critères qui sont évalués à l'occasion des contrôles initiaux de la qualité (contrôle de recette) et des contrôles périodiques.

Les carburants aériens distribués par le SEA sont définis par :

- des spécifications DCSEA conformément aux dispositions établies dans l'instruction de septième référence,
- des spécifications et normes établies par des organismes civils [*american society for testing and materials* (ASTM)] ou des organismes militaires étrangers. Dans certains cas, il peut s'agir de l'accord de spécification [*aviation fuels requirement for jointly operating systems* (AFQRJOS) édité par le *joint inspection group* (JIG)].

3.3. Homologation, autorisation de fournir.

Les carburants ne sont soumis ni à homologation ni à autorisation de fournir au sens de l'instruction de huitième référence.

3.4. Prélèvement des échantillons.

Les différents types d'échantillons prescrits par la présente instruction sont décrits en annexe II.

La méthodologie, ainsi que les moyens nécessaires pour la constitution de ces échantillons sont détaillés dans la norme de neuvième référence (3).

Les précautions d'utilisation des emballages réutilisables « voie aérienne 3 litres » (VA3) sont données dans l'instruction de quatrième référence.

3.5. Types d'analyses de contrôle qualité.

Les différents types d'analyses qui peuvent être effectuées sur un produit tout au long de sa vie sont énoncés dans le tableau suivant, qui établit également la correspondance entre la terminologie utilisée dans le monde civil et le monde militaire :

| TERMINOLOGIE CIVILE. | TERMINOLOGIE MILITAIRE. | DESCRIPTION. |
|---|-------------------------|---|
| Le certificat de qualité de raffinerie. | | Document original final de la raffinerie décrivant la qualité d'un carburant. Il contient les résultats des mesures, de toutes les propriétés listées dans la plus récente édition de la spécification de référence ou d'une autre norme équivalente. Ces mesures sont généralement effectuées par le laboratoire de la raffinerie. Le certificat d'analyse d'origine contient aussi des informations sur les additifs ajoutés (type et proportion de chacun de ces additifs). Il contient des détails sur l'identité de la raffinerie d'origine et le circuit logistique suivi par le produit décrit. |
| L'analyse complète de spécification. | Analyse de type A. | Réalisée par des inspecteurs indépendants et/ou des laboratoires indépendants, cette analyse comprend toutes les mesures requises par la plus récente édition de la spécification de référence ou d'autres spécifications correspondantes. |
| L'analyse de recertification. | Analyse de type B1. | Cette analyse permet de vérifier que la qualité d'un carburant n'a pas changé, par exemple après un transport par bateau ou dans un oléoduc multi produits, etc. Les résultats de toutes les mesures de recertification doivent être examinés pour confirmer que : - le produit reste dans les limites des spécifications ; - aucune variation importante des propriétés n'est intervenue. |
| L'analyse périodique. | Analyse de type B2. | Elle confirme que la qualité du produit reste conforme à sa spécification après une période de stockage. |
| L'analyse d'acceptabilité. | Analyse de type C. | Le contrôle d'acceptabilité est un contrôle de terrain, qui a pour but de confirmer le type de produit en stock et l'absence de défauts a priori. |

3.6. Laboratoires chargés des analyses.

Les échantillons prélevés lors des opérations de contrôle qualité des carburants doivent être acheminés dans les plus brefs délais vers le laboratoire capable d'effectuer les analyses prescrites par les différentes procédures, à l'exception des analyses de type C.

Il s'agit, dans l'ordre de priorité :

1. du LSEA ;
2. d'un laboratoire tiers (civil ou militaire, français ou étranger) accrédité selon la norme ISO CEI 17025 ;
3. d'un laboratoire tiers (civil ou militaire, français ou étranger) non accrédité.

L'absence de ces moyens ou une réduction de leur capacité caractérise le passage en « mode dégradé », traité par le point 5.

Nota. Les échantillons sont accompagnés d'une demande d'analyse renseignée conformément aux prescriptions de l'instruction de quatrième référence.

3.7. Documents certifiant la qualité d'un produit.

3.7.1. Documents du fournisseur attestant de la qualité du produit.

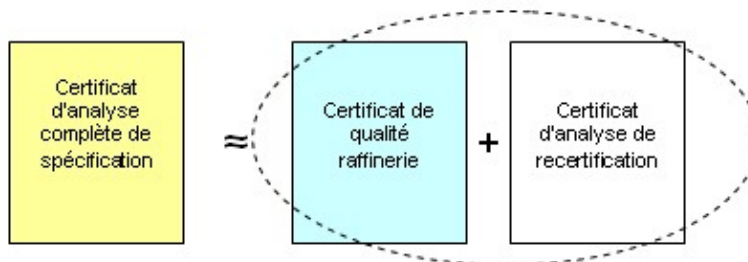
De manière générale, les produits pétroliers sont fabriqués par lots dont la qualité est vérifiée dans les laboratoires du fournisseur avant de procéder à leur distribution.

Les résultats d'analyse sont consignés sur un document généralement intitulé « certificat de qualité » (CQ), destiné à assurer la qualité du produit à l'acquéreur.

Pour les carburants aéronautiques, la qualité du produit délivré par le fournisseur est attestée par un certificat d'analyse complète de spécification, établi par le laboratoire de la raffinerie ou par un laboratoire tiers agréé.

Dans les cas où le produit provient d'un dépôt pétrolier autre que la raffinerie de fabrication, la qualité du produit est attestée :

- soit par un certificat d'analyse complète de spécification ;
- soit par le certificat de qualité de raffinerie, accompagné d'un certificat d'analyse de recertification prouvant que le produit n'a pas été altéré au cours de son transport de la raffinerie au dépôt. Dans ce cas, le terme « certificat de qualité » englobe les deux documents.



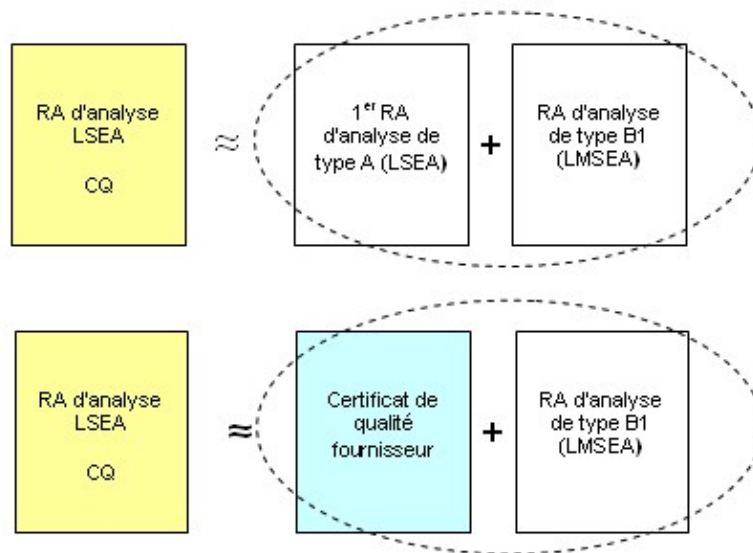
Pour des raisons de commodité, le terme « CQ » est utilisé systématiquement dans la présente instruction pour désigner de tels documents, même si leur intitulé est différent.

3.7.2. Rapport d'analyse du laboratoire du service des essences des armées.

Les modalités d'établissement et de transmission des rapports d'analyse (RA) du LSEA sont décrites dans l'instruction de quatrième référence.

Les documents suivants, émis par le LSEA, sont considérés comme « CQ » :

- soit un rapport d'analyse de type A ;
- soit un rapport d'analyse de type B1, sous réserve que le carburant ait déjà fait l'objet, avant transfert, d'une analyse de type A. Néanmoins en mode dégradé, une analyse de type B1 du laboratoire mobile du SEA (LMSEA) associée à un certificat de qualité fournisseur est équivalente à un certificat de qualité. Le LMSEA fait l'objet de l'instruction de sixième référence.



3.7.3. Procès verbal de contrôle du contrôleur service des essences des armées en raffinerie.

À l'issue de sa visite en raffinerie ou d'un dépôt stockeur, le contrôleur SEA en raffinerie rédige un procès verbal de contrôle. Les modalités de rédaction de ce document sont détaillées en pièce jointe (modèle n° 611*/12).

3.7.4. Certificat de livraison quantitatif et qualitatif.

Le certificat de livraison quantitatif et qualitatif (CLQQ) (modèle n° 611*/5) est un document établi par le conducteur de véhicule ou par le « chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement dont est issu le produit.

Il permet de communiquer aux clients les renseignements relatifs à la quantité et la qualité du produit livré. Il garantit, en particulier, que le produit a bien fait l'objet des opérations réglementaires de contrôle, grâce à l'indication :

- des références du « certificat de qualité » au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2. couvrant le produit ;
- des résultats de l'analyse de type C pour le carburant considéré ;
- divers renseignements techniques, en exécution d'instructions particulières.

Une copie du CQ n'est délivrée au client que lorsque celui-ci le (les) demande.

Ce document doit être accompagné du « document de transport de matières dangereuses » prescrit par l'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR).

3.7.5. Fiche de contrôle journalier du véhicule avitailleur.

La fiche de contrôle journalier du véhicule avitailleur (modèle n° 611*/13) est un document qui rassemble l'ensemble des données recueillies lors des contrôles préalables à tout avitaillement.

3.7.6. Décision d'exploitation.

La décision d'exploitation est prise par l'AET, qui s'appuie, notamment, sur les résultats fournis par le laboratoire chargé de l'analyse du (des) échantillon(s), conformément aux dispositions du point 3.6.

Elle est formalisée par un écrit (inscription sur le CQ du laboratoire, message portant mention des références du CQ du laboratoire, etc.), dûment signé par l'AET ou son délégué nommé désigné.

Elle est portée à la connaissance des utilisateurs par tout moyen (télécopie, messagerie électronique, etc.) choisi en fonction de l'urgence.

3.8. Conservation des documents certifiant la qualité du produit.

Le chef de dépôt/détachement doit, à tout moment, être en mesure d'apporter la preuve de la qualité du produit contenu dans chacun de ses réservoirs. Ceci implique de détenir les documents certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2. pour chaque lot de produit contenu dans chaque réservoir (hormis les réservoirs des véhicules).

Toutes les fiches de demande d'analyse (modèle n° 611*/02) et les CQ d'un carburant contenu dans un réservoir, doivent être classés dans le registre de réservoir, tel que prévu par l'instruction de quatorzième référence.

Ces documents doivent être enregistrés sur une fiche de suivi des analyses (modèle n° 611*/14) et classés, dans l'ordre chronologique, en début de la 4^e partie du registre de réservoir, spécialement ouverte à cet effet.

Dès leur réception par le dépôt/détachement, le « chargé de contrôle qualité » renseigne la partie V. (résultats de l'analyse) de la fiche de demande d'analyse (modèle n° 611*/02) correspondante et y agrafe le CQ.

En cas d'analyses en cours de stockage, le dépôt/détachement doit pouvoir mettre en relation les résultats de l'analyse de type B2 et le CQ d'origine, afin de vérifier l'évolution de chacune des caractéristiques du produit.

Les fiches de demande d'analyse et les CQ doivent être conservés aussi longtemps que le lot du produit est stocké dans le réservoir.

Néanmoins, de façon à assurer la traçabilité de la qualité des produits, les fiches de demande d'analyse et les CQ de tous les produits doivent être conservés pendant cinq ans. Les fiches de contrôle journalier du véhicule avitailleur et autres documents relatifs aux analyses du carburant avant avitaillement doivent être conservés, au moins, jusqu'à épuisement du lot de produit détenu pour le dépôt.

3.9. Transfert de propriété - transfert de risques.

3.9.1. Transfert de propriété.

3.9.1.1. Acceptation.

L'acceptation d'un produit est la décision par laquelle le SEA donne son accord pour que les opérations d'approvisionnement et de contrôle de qualité en vue de l'admission du produit soient poursuivies. On dit que le SEA prononce l'acceptation du produit ou que le produit est accepté.

Elle présente un caractère provisoire, contrairement à l'admission.

Elle est prononcée soit par le contrôleur SEA en raffinerie (cas des ventes « au départ »), soit par l'AET (cas des ventes « à l'arrivée »).

3.9.1.2. Admission.

À l'issue des opérations de vérification qualitative et quantitative, le pouvoir adjudicateur par délégation (PAD) ou l'autorité qui en a reçu délégation, prononce l'admission du produit. Cette décision (qui peut être tacite) entraîne le transfert de propriété du produit au SEA ou à ses clients. Elle est une condition *sine qua non* au paiement.

3.9.1.3. *Ajournement.*

L'ajournement est la décision qui diffère l'admission d'un produit par suite d'anomalies constatées par les chargés de contrôle qualité lors des opérations de recette et pouvant être corrigées.

Lorsque l'ajournement est prononcé, le fournisseur dispose d'un nouveau délai prévu par les documents contractuels, pour représenter un produit conforme aux exigences du marché.

L'ajournement des carburants est prononcé par l'AET ou par le PAD, selon les cas.

3.9.1.4. *Rejet.*

Le rejet d'un produit est la décision définitive de ne pas en prononcer l'admission, le produit étant jugé non conforme suite à l'analyse initiale. Cette décision est du ressort du PAD ou de l'autorité qui en a reçu délégation.

3.9.2. *Transfert de risques.*

La manipulation des produits pétroliers (transport, ruptures de charge, etc.) peut conduire à la dégradation de leur qualité intrinsèque, mais également engendrer des risques à l'encontre de l'environnement et/ou des personnes. Le transfert de risques se rapporte au transfert de la responsabilité des conséquences liées aux problèmes générés par ces manipulations. Ces conséquences peuvent être de nature juridique ou financière.

En termes de responsabilité de la qualité d'un produit, il convient de se référer aux termes des cahiers des clauses administratives générales/fournitures courantes et services (CCAG/FCS) et CCAP. Ces documents contractuels se réfèrent aux *international commercial terms* (INCOTERMS) pour fixer les modalités de livraison.

Les « INCOTERMS » fournissent une série de règles internationales et détaillent les droits et obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison du produit. Chaque terme de ce recueil identifie, entre autres obligations, le moment du transfert de risques entre le fournisseur et l'acheteur.

Ainsi, la responsabilité de la qualité du produit incombe à la partie qui assume les risques pouvant conduire à la dégradation de la qualité des produits lors des phases de manipulation.

Au cours de la chaîne d'approvisionnement, cette responsabilité est successivement assumée :

- en amont des capacités du SEA, par le vendeur ou le SEA. Les notions de risques et de propriété sont décorréelées. Il est possible d'assumer le risque de la dégradation d'un produit, sans pour autant en être propriétaire (4) et réciproquement. Il convient donc de se référer au terme exact du document contractuel utilisé par le SEA depuis l'admission jusqu'à la distribution aux clients ;

- en aval des capacités du SEA, par les utilisateurs depuis leur prise en compte auprès du SEA jusqu'à leur consommation ou leur élimination éventuelle, conformément aux prescriptions de la réglementation en vigueur. Dans ce cas, le transfert de propriété et le transfert de risques sont simultanés (5), puisque toute livraison (transfert de risques) doit donner lieu à l'émission d'un bon modèle 19 (3), à la signature d'un bon modèle 68 (3), à la signature d'un « *delivery voucher* » (6) ou d'un bon de livraison (transfert de propriété).

3.10. **Règlement des litiges.**

Lorsque les résultats du laboratoire chargé des analyses ne correspondent pas à ceux du fournisseur ou lorsque qu'ils font état d'une évolution du produit après intervention d'un transporteur civil, une procédure de litige doit être engagée selon les modalités données en annexe XVII.

Le règlement des litiges avec le fournisseur/transporteur incombe au PAD ou à l'autorité qui en a reçu délégation.

4. PROCÉDURES NORMALES DE CONTRÔLE QUALITÉ DES PRODUITS EN VRAC.

4.1. Contrôle qualité des carburants en cours de recette.

4.1.1. Notions de vente « au départ »/vente « à l'arrivée ».

4.1.1.1. Ventes « à l'arrivée ».

Les ventes « à l'arrivée » définissent les ventes de produit pour lesquelles le transfert de risques a lieu à destination, une fois la livraison effectuée.

Cet endroit correspond à un lieu géographique placé sous la responsabilité du SEA ou d'un client du SEA et où il est possible d'exercer directement les opérations de contrôle de la qualité du produit (dépôt SEA, capacités de stockage du client, réservoirs d'aéronef).

4.1.1.2. Ventes « au départ ».

Les ventes « au départ » définissent les ventes de produit pour lesquelles le transfert de risques a lieu à un endroit convenu entre le SEA et le fournisseur. Ce lieu est « déporté » par rapport au lieu géographique des emprises du SEA ou des capacités de stockage du client (raffineries, entrepôts de stockage des fournisseurs).

Cette situation est la plus délicate dans la mesure où le SEA n'est pas nécessairement en mesure d'assurer la surveillance directe de la qualité du produit. Par ailleurs, selon le mode de transport convenu (7), cette situation peut engendrer des transferts de risques successifs ; ce qui peut poser des problèmes en cas de détérioration de la qualité du produit.

Dans le cas des ventes « au départ », le contrôle qualité du produit ne peut être réalisé *in situ*, au sein des emprises du SEA ; ce contrôle doit donc être « déporté » sur le lieu géographique du transfert de risques entre le fournisseur et le SEA.

De manière générale, il est fortement souhaitable pour le client qu'il y ait concomitance entre le transfert de risques et le transfert de propriété.

4.1.2. Principe général du contrôle de la qualité des produits.

Le contrôle qualité des carburants en recette intervient au moment du transfert de risques entre le fournisseur et le SEA.

4.1.3. Procédures.

Le contrôle qualité des carburants en recette repose essentiellement :

- sur le « chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement destinataire, dans le cas des ventes « à l'arrivée ». Le détail des actions à mener dans ce cadre est donné en annexe IV. et une synthèse des opérations figure en annexe V. ;
- sur le contrôleur SEA en raffinerie dans le cas des ventes « au départ », car ce contrôle qualité est géographiquement « déporté » par rapport aux emprises SEA. Le détail des actions à mener dans ce cadre est donné en annexe VI. et une synthèse des opérations figure en annexe VII. ;
- sur l'inspecteur indépendant, en particulier dans le cas des ventes « au départ » et « à l'arrivée » par voie d'eau ou voie maritime.

4.2. Contrôle qualité des carburants dans le cadre d'opérations multinationales.

4.2.1. Contexte.

Dans le cadre d'opérations multinationales, le SEA peut être amené à approvisionner des produits à partir des installations et/ou *via* des moyens de transport appartenant à un organisme militaire étranger. Par la suite, le SEA peut distribuer ce carburant à ses clients (français ou étrangers).

Dans la mesure du possible, les documents administratifs et logistiques relatifs à l'organisation du soutien des forces doivent identifier les transferts de risques et les transferts de propriété.

4.2.2. Principes généraux du contrôle de la qualité des produits dans le cadre d'opérations multinationales.

Sauf dispositions particulières explicitement mentionnées dans le(s) document(s) d'organisation de la logistique ⁽⁸⁾, en général et du soutien pétrolier en opération, en particulier, les principes généraux du contrôle qualité des carburants sont donnés ci-après.

Au cours de la chaîne d'approvisionnement, la responsabilité de la qualité du produit incombe au SEA :

- en amont, à partir du moment où le produit est introduit dans la (les) capacité(s) (stockage, transport) exploitée(s) par le personnel du SEA ;
- en aval, jusqu'au moment de la distribution du produit au client. Dans le cas où le SEA réalise des avitaillements d'aéronefs, il garantit la qualité du carburant jusqu'au moment de la mise bord. À ce titre, le SEA assume les risques liés à toute détérioration de la qualité jusqu'au moment où le produit passe dans le réservoir de l'aéronef. La responsabilité de la qualité du carburant contenu dans le réservoir incombe, en revanche, à l'utilisateur.

4.2.3. Procédures.

En amont, les modalités d'exécution du contrôle de la qualité des carburants sont données en annexe VIII. et une synthèse des opérations figure en annexe IX.

En aval, elles sont identiques aux dispositions prévues par le point 4.5. de la présente instruction.

4.3. Contrôle qualité des carburants en cours de stockage.

4.3.1. Enjeux.

Les carburants sont susceptibles de se dégrader en cours de stockage.

Les réservoirs qui n'ont pas reçu de surcharge depuis un laps de temps égal à la durée de validité de CQ du produit stocké sont dits « réservoirs stockeurs » et doivent faire l'objet d'un contrôle périodique destiné :

- à vérifier l'état des produits ;
- à statuer sur leur avenir (poursuite du stockage, élimination, mise à la consommation immédiate, déclassement, etc.).

4.3.2. Procédure.

Le contrôle périodique de qualité des carburants repose sur le « chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement qui procède à l'ensemble des opérations décrites en annexe X.

4.3.3. Dispositions particulières.

Si des circonstances particulières l'exigent, l'AET peut être amenée à prendre des dispositions différentes que celles prescrites par la présente instruction pour le contrôle périodique des carburants. Il peut, par exemple, décider que, dans un dépôt donné, la qualité des carburants de certaines capacités (stockage ou exploitation) soit vérifiée selon une périodicité différente (inférieure ou supérieure) de celle normalement appliquée aux réservoirs stockeurs.

En principe, une telle décision est prise pour une durée limitée. Dans tous les cas, l'AET adresse un compte-rendu précisant les mesures prises et leurs justifications à la DCSEA.

Les procédures prévues par le point 5. en « mode dégradé » font partie des dispositions particulières.

4.3.4. Carburants détenus par des organismes extérieurs au service des essences des armées.

Les produits détenus par les clients doivent subir un contrôle de qualité périodique, tout comme les produits stockés par le SEA.

Lorsqu'une quantité de produit n'est plus couverte par un document attestant de la qualité du produit au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2. il appartient au client d'en informer l'AET du SEA auquel il est rattaché.

4.4. Contrôle qualité des carburants en cours de mouvements internes au sein du service des essences des armées.

4.4.1. Définition.

La notion de « transfert » concerne tout mouvement de produit d'une capacité vers une autre capacité du SEA, au moyen d'un ou plusieurs vecteurs (camion citerne, wagon réservoir, oléoduc, etc.).

Cette situation englobe deux cas distincts :

- les transferts internes à un dépôt (y compris les dépôts en réservoirs souples) ;
- les transferts entre deux dépôts.

4.4.2. Procédures.

Les modalités d'exécution du contrôle de la qualité des carburants au cours des opérations de transfert entre des organismes du SEA sont décrites en annexe XI.

4.5. Contrôle qualité lors de la distribution aux clients à partir des capacités du service des essences des armées.

4.5.1. Définitions.

À partir de ses capacités, le SEA peut :

- livrer les carburants dans les capacités de stockage fixes ou mobiles détenues et exploitées par les clients du SEA/utilisateurs ;
- distribuer directement les carburants dans le cas des avitaillements d'aéronefs.

Ces livraisons peuvent être réalisées :

- grâce aux moyens organiques (camion-citerne, camion-citerne avitailleur, oléoserveur, hydrant système) du SEA qui, dans ce cas, assume la responsabilité de la qualité du produit jusqu'au passage du produit dans la capacité de stockage du client ou dans le réservoir de l'aéronef. Dans ce cas, le conducteur du véhicule assume les fonctions de « représentant du SEA » ;

- en faisant appel à un tiers (transporteur). Des dispositions particulières relatives à la responsabilité des parties en cas d'accident, de dommage à un tiers et/ou de détérioration de la qualité du produit sont alors prévues contractuellement. En cas de besoin, un « représentant du SEA » peut être ponctuellement détaché auprès du client du SEA pour l'assister dans les opérations de réception et de contrôle de la qualité du produit.

4.5.2. Procédures.

Les modalités d'exécution du contrôle de la qualité des carburants lors de la distribution aux clients sont décrites en annexe XIII.

Les opérations de contrôle qualité préalables aux avitaillements sont décrites en annexe XIV. et une synthèse des opérations figure en annexe XV.

4.6. Reprises des carburants.

Les reprises de carburants détenus dans les capacités de stockage et d'exploitation des clients sont exceptionnelles et soumises à l'accord de la DCSEA. Les reprises de carburéacteur contenu dans les réservoirs des aéronefs doivent, quant à elles, être effectuées conformément aux prescriptions de la circulaire de douzième référence.

4.7. Remplissage de capacités à partir des réservoirs d'un aéronef (« defuelling »).

4.7.1. Enjeux.

Les opérations de « defuelling » consistent à décharger le carburant contenu dans les réservoirs d'un aéronef (gros porteur) dans une capacité de réception, à partir de laquelle seront réalisées, ultérieurement des opérations d'avitaillement d'aéronefs tiers, de véhicules, d'engins ou de groupes électrogènes.

Même dans le cas où l'avitaillement de l'aéronef source aurait été réalisé par les moyens du SEA, le produit doit être considéré comme d'origine et de qualité inconnues dans la mesure où le produit a pu être mélangé avec un reliquat de carburant et avoir subi certains aléa (présence d'eau, de particules, bio contamination, etc.).

4.7.2. Procédure.

Dans la mesure du possible, les opérations de « defuelling » doivent être réalisées conformément aux dispositions suivantes :

- faire réaliser des opérations de purge du (des) réservoir(s) de l'aéronef afin d'éliminer l'eau et les sédiments ;
- effectuer un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) sur un échantillon de produit issu du réservoir de l'aéronef source ;
- prélever un échantillon témoin de produit issu du (des) réservoir(s) de l'aéronef source. Cet échantillon n'est analysé qu'en cas de problème, sur ordre de l'AET ou à la demande du LSEA.

En fonction des résultats de l'analyse de type C, le chef de détachement (9) SEA :

- décide de procéder au « defuelling » et à la filtration du carburant, conformément aux dispositions de l'instruction de treizième référence ;

- à l'issue du temps de décantation prévu par l'instruction de treizième référence, fait systématiquement prélever un échantillon dans chacune des capacités de réception. Ce(s) prélèvement(s) est (sont) expédié(s) dans les plus brefs délais, pour une analyse de type A, vers le laboratoire capable d'effectuer les analyses du produit apportant le maximum de garanties, conformément aux dispositions du point 3.6. ;

- une synthèse des opérations figure en annexe XVI.

4.7.3. Décision d'exploitation.

La décision d'exploitation est prise par l'AET, qui s'appuie, notamment, sur les résultats des analyses effectuées. En cas d'absence de moyens d'analyse ou des résultats d'analyse, il convient de se rapporter aux dispositions du point 5.

4.8. Avitaillement direct d'aéronefs à partir des réservoirs d'un aéronef tiers (« defuelling direct »).

4.8.1. Enjeux.

Les opérations d'avitaillement au sol d'un aéronef par un autre « *defuelling* direct » peuvent être conduites directement par les unités navigantes, sans intervention du SEA. Dans ce cas, la responsabilité de la qualité du carburant avitaillé incombe exclusivement aux unités navigantes concernées (à l'identique des opérations de ravitaillement en vol).

Dans le cas où l'assistance du SEA est sollicitée, l'attention des exploitants est attirée sur les points suivants :

- la qualité du carburant contenu dans les réservoirs de l'aéronef source est inconnue et peut avoir subi certains aléa (présence d'eau, de particules, bio contamination, etc.) ;
- les délais ne permettent pas la réalisation des analyses qui attestent de la conformité du produit ;
- l'urgence de ces opérations implique que la décision d'exploitation soit prise sur le terrain par l'autorité militaire ordonnant la mission.

4.8.2. Procédure.

La procédure suivante ne s'applique que dans le cas où le SEA est sollicité.

Compte tenu des incertitudes concernant la qualité du produit, les opérations de « *defuelling* direct » doivent faire l'objet des précautions particulières.

Les exploitants doivent :

- rechercher le maximum d'information sur l'origine du produit contenu dans l'aéronef source ;
- dans la mesure du possible, faire réaliser des opérations de purge du (des) réservoir(s) de l'aéronef afin d'éliminer l'eau et les sédiments ;
- effectuer un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) sur un échantillon de produit issu du réservoir de l'aéronef source.

Par ailleurs, le carburant doit être filtré conformément aux dispositions de l'instruction de treizième référence. Une seconde analyse de type C doit être réalisée sur un échantillon d'extrémité de flexible lorsque cela est possible ou, à défaut, le plus en aval possible de la chaîne de distribution.

Au cours des opérations d'avitaillement, un échantillon témoin doit être prélevé à l'extrémité du flexible ou, à défaut, le plus en aval possible de la chaîne de distribution et être conservé par le chef du détachement SEA.

Une synthèse des opérations figure en annexe XVI.

4.8.3. Consignation des résultats.

Dans tous les cas, les résultats des analyses de type C effectuées :

- sur un échantillon de produit issu du réservoir de l'aéronef source ;
- sur l'échantillon d'extrémité de flexible, en aval du groupe de filtration ;

doivent être consignés et joints à l'échantillon témoin.

4.8.4. Décision d'exploitation.

Les résultats de l'analyse de type C sont déterminants dans la poursuite des opérations :

- si aucune anomalie n'est détectée, la réalisation de l'avitaillement vaut, de fait, décision d'exploitation ;
- en cas d'anomalie, le chef de détachement doit rendre compte sans délai à son AET et en informer le responsable des unités navigantes concernées, auquel incombe la décision finale d'avitaillement. Cette décision est portée sur le bon de livraison modèle M 68 ⁽³⁾.

5. PROCÉDURES DE CONTRÔLE QUALITÉ EN « MODE DÉGRADÉ » DES PRODUITS EN VRAC.

5.1. Définition.

La notion de « mode dégradé » s'applique à toute condition dans laquelle, faute de temps ou de moyens, les analyses effectuées en laboratoire, en application des procédures normales de contrôle de la qualité, ne peuvent pas être réalisées ou ne peuvent l'être que partiellement.

Ces conditions peuvent être rencontrées sur le territoire français comme à l'étranger, dans le cadre d'opérations, d'exercices ou d'activités de routine.

Les points suivants décrivent les différents moyens qui peuvent être mis en œuvre pour minimiser les risques et préciser dans quelles conditions l'autorisation d'exploiter peut être donnée.

5.2. Absence de moyens d'analyses.

Dans certains cas, l'urgence peut commander de mettre à la consommation un carburant qui n'est pas couvert par un document attestant de la qualité du produit au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

L'autorisation d'exploiter, donnée dans ces conditions par l'AET qui engage ainsi sa responsabilité, doit rester exceptionnelle.

5.3. Moyens réduits d'analyses d'infrastructure.

Il s'agit de laboratoires d'analyses pétrolières qui, ne pouvant mettre en œuvre qu'un nombre limité de méthodes d'analyses normalisées, ne fournissent que des informations partielles sur la qualité des carburants par rapport aux exigences fixées par les procédures normales de contrôle.

Il est de la responsabilité de l'AET d'évaluer le degré de fiabilité de ces moyens et de leur complémentarité pour décider de les utiliser.

5.4. Moyens d'analyse de campagne.

5.4.1. Laboratoires de campagne.

5.4.1.1. Cas général.

Il s'agit d'équipements déployables (généralement des conteneurs) qui comportent des appareils permettant de mettre en œuvre un nombre limité de méthodes d'analyses normalisées. Ils peuvent appartenir à des forces militaires ou à des entreprises civiles.

Il est de la responsabilité de l'AET d'évaluer le degré de fiabilité de ces moyens et de décider de les utiliser.

5.4.1.2. Laboratoire mobile du service des essences des armées.

Le SEA est en mesure de déployer un laboratoire de campagne appelé laboratoire mobile du service des essences des armées (LMSEA). Il est équipé de tout le matériel permettant de déterminer, par des méthodes normalisées, les caractéristiques exigées pour la réalisation d'analyses de type B1.

Les conditions d'emploi du LMSEA sont données dans l'instruction de sixième référence.

Le RA de type B1 produit par le LMSEA, sous réserve qu'il soit accompagné d'un certificat de qualité fournisseur est considéré comme CQ au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2. couvrant le produit.

5.4.2. Outils d'aide à la décision.

5.4.2.1. Principe.

Ces outils (exemples : procédé analytique « proche infrarouge », micro distillation, etc.) sont constitués d'équipements permettant de déterminer, par des méthodes normalisées ou non un nombre limité de caractéristiques relatives à la nature du carburant et à sa qualité.

L'ensemble des données ainsi produites, adossé à la connaissance du circuit logistique suivi par les produits, aux résultats d'analyses de type C obtenus tout au long de ce circuit et aux CQ fournisseur, fournit des informations permettant de s'assurer de la nature du produit et de savoir si le produit a subi une altération au cours des opérations de transport (pollution par un autre carburant, etc.).

5.4.2.2. Validité des résultats.

Les résultats obtenus avec ces matériels ne se substituent pas à ceux obtenus par les méthodes normalisées de laboratoire, seules valables réglementairement et contractuellement.

Il est de la responsabilité de l'AET d'évaluer le degré de fiabilité des moyens disponibles et de leur complémentarité pour décider de les utiliser.

5.5. Décision d'exploitation.

En mode dégradé, la décision d'exploitation doit être prise par l'AET en regard :

- du document attestant de la qualité du produit, lorsqu'il était contenu dans la précédente capacité de stockage ;

- des résultats d'analyses partiels, lorsqu'ils existent, obtenus à partir de moyens conventionnels ou d'outils d'aide à la décision ;
- du degré de fiabilité des moyens d'analyses mis en œuvre et de leur complémentarité ;
- des résultats de l'analyse d'acceptabilité (analyse de type C) qui doit être systématiquement réalisée par les exploitants préalablement à toute opération de réception ;
- de la confiance que l'on peut accorder aux moyens logistiques amont (logistique dédiée ou non, propreté de capacités de transport, degré de confiance dans les opérateurs lors des livraisons effectuées avec des moyens civils ; ces critères ne peuvent être appréciés que sur le terrain).

6. CAS PARTICULIER DU CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DES CARBURANTS CONDITIONNÉS.

6.1. Généralités.

Le service des essences des armées peut être amené à conditionner des carburants pour les besoins de l'exploitation courante (distribution aux clients) ou en vue d'un stockage de plus ou moins longue durée.

La notion de « produits conditionnés » englobe les carburants stockés :

- en fûts ;
- en jerrican ;
- en réservoir souple pouvant être déplacés par voie terrestre et/ou par voie aérienne (réservoirs souples aéro-largables ou aéro-transportables).

Le renouvellement des produits conditionnés et non consommés rapidement est générateur de transports et de manutentions parasites. Afin de simplifier les opérations de suivi qualitatif des lots, les dépôts doivent veiller à conditionner la juste quantité de produit.

6.2. Conditionnement des carburants.

Les produits conditionnés :

- doivent être couverts par un CQ, dont la validité s'étend jusqu'à leur date de consommation ;
- doivent avoir fait l'objet d'une autorisation d'exploitation prise par l'AET ;
- sont ceux qui ont fait l'objet du contrôle de qualité le plus récent.

L'intégralité du volume de produit conditionné en une seule opération à partir d'un même bac se voit attribuer un numéro de lot. Ce numéro de lot et la date (mois/année) du dernier certificat de qualité couvrant le produit doit être inscrit sur chaque emballage, conformément à l'instruction de quatorzième référence (10).

Lorsque cela est possible, les emballages sont scellés (présence de la capsule) par le SEA, afin de diminuer au maximum le risque de dégradation de la qualité du produit.

6.3. Contrôle périodique de carburants conditionnés.

Sauf indication contraire, la périodicité est identique pour les produits en vrac et ceux conditionnés.

Le contrôle périodique de carburants conditionnés est réalisé conformément aux prescriptions du point 5. aux différences près suivantes :

- les résultats du contrôle s'appliquent à l'intégralité du produit identifié par un même numéro de lot ;
- le « chargé du contrôle de qualité » du dépôt conditionneur tient un « registre des lots » pour les carburants conditionnés.

À chaque opération de conditionnement, il y enregistre les renseignements suivants :

- produit conditionné (numéro de code OTAN ou code SEA) ;
- numéro de lot ;
- date de conditionnement ;
- quantité conditionnée et emballages ;
- destinataires du produit ;
- bac d'origine ;
- référence du certificat de qualité avant conditionnement ;
- référence(s) du rapport d'analyse du contrôle périodique (avis technique du LSEA) ;
- décision(s) d'exploitation consécutive(s) au(x) contrôle(s) périodique(s) ;
- date du prochain contrôle périodique.

Lorsqu'un lot est épuisé, la ligne correspondante est rayée, mais de façon à rester lisible.

6.4. Cas des produits conditionnés détenus par le client.

6.4.1. Principe général.

Le suivi du contrôle périodique des carburants conditionnés détenus par les clients n'est pas à la charge du SEA.

6.4.2. Cas des emballages scellés par le service des essences des armées.

Il appartient aux clients détenteurs de se renseigner auprès du dépôt SEA auquel ils sont rattachés pour savoir si les lots qu'ils détiennent ont fait l'objet d'un contrôle périodique.

Dans la négative, le client peut solliciter, *via* l'AET, l'assistance de son dépôt de rattachement afin de procéder aux prélèvements des échantillons dans les emballages qu'il détient. Celui-ci établit et diffuse une demande d'analyse et se charge d'expédier l'échantillon au LSEA pour une analyse de type B2.

Il appartient à l'AET de juger de l'opportunité de tels contrôles en fonction des éléments suivants :

- type de produit (à usage aéronautique ou terrestre) ;
- ancienneté du produit ;
- quantité détenue ;
- résultats des précédentes analyses ;
- éventuelles difficultés pour sa mise à la consommation rapide ;

- coût des analyses.

Le LSEA transmet le rapport d'analyse au dépôt du SEA et au client concerné et en adresse une copie à l'AET.

6.4.3. Cas des produits conditionnés en réservoirs souples ou emballages non scellés.

Les produits conditionnés en réservoirs souples aéro-largables ou aéro-transportables ne sont, normalement, pas destinés à un stockage de longue durée.

Au-delà de la date de validité du CQ, le client détenteur peut :

- soit procéder à l'élimination et au remplacement du produit qui n'est plus couvert par le CQ ;
- soit saisir l'AET de son dépôt de rattachement, qui jugera de l'opportunité de réaliser un contrôle périodique en fonction des éléments suivants :
 - type de produit (à usage aéronautique ou terrestre) ;
 - ancienneté du produit ;
 - quantité détenue ;
 - coût des analyses ;
 - coût de l'élimination.

7. TEXTE ABROGÉ.

L'instruction n° 10400/DEF/DCE/1/EXP/TD/60 du 5 août 1982 modifiée, relative au contrôle de qualité des produits distribués par le service des essences des armées est abrogée.

Pour le ministre de la défense et des anciens combattants et par délégation :

*L'ingénieur général de 1^{re} classe,
directeur central du service des essences des armées,*

Vincent GAUTHIER.

(1) Approvisionnement, stockage, transport, distribution.

(2) Sous l'appellation « autorité d'exploitation de tutelle » sont désignés, au sens de l'arrêté du 14 septembre 2010 portant organisation du service des essences des armées, les chefs des organismes extérieurs à la DCSEA :

- en métropole, ils relèvent directement de la direction centrale, en particulier la DELPIA ou son représentant ;
- hors métropole, ils sont placés sous l'autorité d'emploi du commandement [chefs de détachement du service des essences des armées auprès des commandements permanents interarmées, les adjoints interarmées de soutien pétrolier (AISP) ou le

chef de détachement dans le cas où il n'existe pas d'AISP auprès des commandements des forces en opérations extérieures, les chefs de détachements du SEA auprès des états-majors et des commandements des forces].

(3) n.i. BO.

(4) À titre d'exemple, dans le cas d'une livraison « Carriage and Insurance Paid to... » (CIP) - « port payé, assurance comprise, jusqu'à ... », le SEA est tenu d'assumer les risques liés à la qualité du produit à partir du moment où il a été remis au premier transporteur.

(5) À titre d'exemple, le SEA garantit la qualité du carburant jusqu'au moment de la mise bord. À ce titre, le SEA assume les responsabilités liées à toute détérioration de qualité jusqu'au moment où le produit passe dans le réservoir de l'aéronef. La qualité du carburant contenu dans le réservoir est en revanche, de la responsabilité de l'utilisateur.

(6) Du type STANAG 2034, par exemple.

(7) Transport par les moyens organiques du SEA, transport par un organisme tiers (civil ou militaire), transport par les moyens organiques du client.

(8) Annexe R de l'OPLAN, annexe R du SUPLAN, directive administrative et logistique (DAL), ordre administratif et logistique (OAL), arrangement technique (AT), memorandum of understanding (MOU), letter of Agreement (LOA).

(9) Le « chef de détachement » désigne ici la personne responsable du détachement/de l'équipe du SEA sur le terrain. Il s'agit de l'officier/sous-officier ou même engagé volontaire du service des essences des armées (EVSEA) le plus gradé, qui assume la responsabilité du commandement de l'équipe déployée sur le terrain.

(10) Pour un nombre important d'emballages du même lot entreposé dans un endroit bien délimité, le marquage peut être effectué uniquement sur une pancarte ou sur un emballage témoin.

**ANNEXE I.
PRINCIPAUX SIGLES UTILISÉS.**

| | |
|------------|---|
| ADR. | Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route - ADR. |
| AET. | <p>Sous l'appellation « autorité d'exploitation de tutelle » sont désignés, au sens de l'arrêté du 14 septembre 2010 portant organisation du service des essences des armées, les chefs des organismes extérieurs à la DCSEA :</p> <p>- en métropole, ils relèvent directement de la direction centrale, en particulier la direction de l'exploitation et de la logistique pétrolière interarmées (DELPIA)ou son représentant ;</p> <p>- hors métropole, ils sont placés sous l'autorité d'emploi du commandement [chefs de détachement du SEA auprès des commandements permanents interarmées, les adjoints interarmées de soutien pétrolier (AISP) ou le chef de détachement dans le cas où il n'existe pas d'AISP auprès des commandements des forces en opérations extérieures, les chefs de détachements du SEA auprès des états-majors et des commandements des forces].</p> |
| AFQRJOS. | <i>Aviation fuel quality requirement for jointly operating system</i> (accord de spécification pour le carburéacteur utilisé par le secteur civil). Cette spécification reprend les exigences les plus strictes des spécifications militaires britannique (DEF STAN 91-91) et civile américaine (ASTM D 1655). |
| AISP. | Adjoint interarmées soutien pétrolier. |
| AT. | Arrangement technique. |
| ASTM. | <i>American society for testing and materials.</i> |
| CCAG/FCS. | Cahier des clauses administratives générales/fournitures courantes et services. |
| CCAP. | Cahier des clauses administratives particulières. |
| CCM. | Conteneur citerne maritime. |
| CCTP. | Cahier des clauses techniques particulières. |
| CLQQ. | Certificat de livraison quantitatif et qualitatif. |
| CQ. | Certificat de qualité. |
| DAL. | Directive administrative et logistique. |
| DCSEA. | Direction centrale du service des essences des armées. |
| DELPIA. | Direction de l'exploitation et de la logistique pétrolière interarmées. |
| DLSEA. | Détachement de liaison du service des essences des armées. |
| FDS. | Fiche de données de sécurité. |
| GTP. | Guide technique des produits. |
| INCOTERMS. | <p>Contraction « d'international commercial terms ». Les INCOTERMS déterminent les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur dans le cadre d'un contrat d'achat/vente international. Ils précisent les responsabilités respectives mais ne définissent pas le moment où est transférée la propriété. Ils fixent le partage des coûts et fixent la division des risques.</p> <p>Il s'agit d'une norme mise à jour au fur et à mesure de l'évolution du commerce mondial et qui permet à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord rapidement et sans ambiguïté sur les modalités de la transaction.</p> |
| JIG. | <i>Joint inspection group.</i> |
| LOA. | <i>Letter of agreement.</i> |
| LSEA. | Laboratoire du service des essences des armées. |
| LMSEA. | Laboratoire mobile du service des essences des armées. |
| MA. | Sections « marchés » de la DCSEA ou de la DELPIA. |
| MOU. | <i>Memorandum of understanding.</i> |
| OAL. | Ordre administratif et logistique. |
| ODC. | Oléoduc de défense commune. |

| | |
|-----------|--|
| OPEX. | Opération extérieure. |
| OPLAN. | Opération plan. |
| OTAN. | Organisation du traité de l'atlantique nord. |
| PAD. | Pouvoir adjudicateur par délégation. |
| RA. | Rapport d'analyse du laboratoire du service des essences des armées. |
| RAA. | Registre des actes administratifs. |
| SDO2/RD1. | Section « ressources distribution de carburants et combustibles » du bureau « exploitation pétrolière » de la DCSEA. |
| SDE3. | Sous-direction expertise bureau « expertise produits pétroliers » de la DCSEA. |
| SEA. | Service des essences des armées. |
| SUPLAN. | Support plan. |
| STANAG. | Accord de normalisation (de la contraction des termes anglais = <i>standardization agreement</i>). |

ANNEXE II.
**TERMINOLOGIE DE L'ÉCHANTILLONNAGE (CONFORMÉMENT À LA NORME DE
NEUVIÈME RÉFÉRENCE).**

1. ÉCHANTILLON COMPOSITE D'UN RÉSERVOIR UNIQUE.

Échantillon obtenu par mélange des échantillons haut, milieu et bas. Pour un bac à axe vertical de diamètre constant, le mélange est formé de quantités égales des trois échantillons.

2. ÉCHANTILLON COMPOSITE DE RÉSERVOIR MULTI-COMPARTIMENTS (NAVIRE, BARGE...).

C'est un mélange des échantillons composites prélevés individuellement dans les compartiments, chacun des compartiments contenant la même qualité de produit.

Exemple 1 : un échantillon composite de cinq wagons-réservoirs est constitué de 3*1. litre [1. voie aérienne 3 litres (VA3)] de produit, lui-même obtenu par le mélange en proportion égale des échantillons prélevés dans chacun des cinq wagons-réservoirs.

Exemple 2 : un échantillon composite d'un camion-citerne de trois compartiments est constitué de 3*1. litre (1. VA3) de produit, lui-même obtenu par le mélange en proportion égale des échantillons prélevés dans chacun des trois compartiments.

3. ÉCHANTILLON TOUS NIVEAUX.

Échantillon prélevé au moyen d'un appareil qui se remplit, dans un sens seulement, en traversant verticalement la totalité du liquide, à l'exception de la couche d'eau libre éventuellement présente.

4. ÉCHANTILLON DE PURGE.

Échantillon obtenu au point de purge d'un réservoir, d'une citerne de véhicule ou d'un filtre. Cet échantillon ne pourra être prélevé qu'une fois les opérations de purge effectuées.

5. ÉCHANTILLON DE LIGNE.

Échantillon obtenu au point d'échantillonnage d'une ligne, et prélevé pendant que le produit circule dans cette ligne.

6. ÉCHANTILLON D'EXTRÉMITÉ DE FLEXIBLE.

Échantillon prélevé au pistolet ou à l'accrocheur (lorsque cela est possible) d'un flexible de camion avitailleur ou d'oléo-serveur.

ANNEXE III.

MODALITÉS DE LA VÉRIFICATION DE LA PROPRETÉ ET DE LA VACUITÉ DES CAPACITÉS DE TRANSPORT.

1. TRANSPORT PAR CAMION-CITERNE.

La responsabilité de la propreté et de la vacuité des camions-citernes incombe à l'organisme transporteur (SEA ou société civile).

La vérification de la propreté et de la vacuité est effectuée par le conducteur du véhicule, avant tout chargement de produit.

Toutefois, avant le chargement, il est vivement recommandé de procéder à une vérification contradictoire de la propreté des flexibles et autres matériels participant au transfert de carburant, ainsi que de la propreté et de la vacuité des capacités.

2. TRANSPORT PAR WAGON-RÉSERVOIR.

La responsabilité de la propreté et de la vacuité des wagons-réservoirs incombe à l'organisme qui expédie la rame (SEA ou société civile) et qui appose les plombs sur chacun des réservoirs expédiés vides.

Si nécessaire, il est procédé au nettoyage des citernes préalablement à tout chargement de produit.

| AVANT TOUT CHANGEMENT DE PRODUIT DANS LES WAGONS -RÉSERVOIRS VIDES. | À L'ISSUE DU CHARGEMENT DU PRODUIT. | AVANT TOUT DÉCHARGEMENT DE PRODUIT. |
|--|---|---|
| Chaque rame de wagons-réservoirs fait l'objet d'un contrôle de la propreté et de la vacuité des citernes par le « chargé de contrôle qualité » de l'organisme qui s'apprête à charger le produit. Toute anomalie est signalée au dépôt/détachement dont sont originaires les wagons-réservoirs, sous couvert de l'AET. | Les plombs du SEA doivent être apposés sur chacun des réservoirs (trou d'homme et vannes de vidange). | Il incombe au « chargé de contrôle qualité » du dépôt du SEA recevant des carburants par wagons-réservoirs de vérifier la présence des plombs et leurs numéros inscrits sur les documents de transport et de rendre compte de toute anomalie constatée. |
| En cas de chargement en raffinerie ou en dépôt civil, lorsque les plombs du SEA sont toujours en place, le contrôleur SEA en raffinerie n'effectue qu'un contrôle rapide de la présence des plombs du SEA. | Dans le cas où le produit est chargé depuis un organisme du SEA ou depuis un dépôt civil sous la responsabilité du contrôleur SEA en raffinerie, les numéros des plombs doivent être inscrits sur les documents de transport. | |
| Dans le cas contraire, le contrôle est effectué avec minutie sur chaque wagon dont les plombs sont absents. | | |

3. TRANSPORT PAR VOIE D'EAU.

Le transporteur est responsable de la propreté et de la vacuité des citernes des chalands, caboteurs ou pétroliers. Il doit, par ailleurs, procéder au nettoyage des capacités lorsque cela s'avère nécessaire.

Le contrôleur du SEA en raffinerie se fait, par ailleurs, communiquer l'état des trois dernières cargaisons chargées. De plus, lorsque cela est possible, il s'assure de l'absence d'eau en fond des capacités de transport.

ANNEXE IV.
**DESCRIPTIF DÉTAILLÉ DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DE VENTES « À L'ARRIVÉE
».**

1. ENJEUX.

Dans le cas des ventes « à l'arrivée », le transfert de propriété a lieu au moment où le produit est livré au destinataire. Le transfert de propriété et le transfert de risques sont généralement concomitants, puisque ce dernier a lieu au moment où le produit est introduit dans la (les) capacité(s) de réception du destinataire (SEA ou client).

Préalablement à l'autorisation de déchargement du produit, il est donc impératif de s'assurer que le produit est conforme.

2. LIVRAISON DANS LES CAPACITÉS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

2.1. **Détail des opérations de contrôle.**

Les opérations successives à effectuer par le « chargé de contrôle de qualité » du dépôt/détachement destinataire sont les suivantes :

- vérification du creux ;
- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;
- vérification des plombs des capacités ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- autorisation de déchargement/livraison ;
- prise d'échantillons témoin ;
- prélèvement et analyse des échantillons dans la (les) capacité(s) de réception ;
- élimination des échantillons témoins.

2.2. **Vérification du creux.**

Avant toute réception de produit, le « chargé de contrôle qualité » effectue une vérification du creux dans les capacités prévues pour réceptionner le produit.

2.3. **Vérification des documents certifiant la qualité du produit.**

Préalablement à tout transfert ou déchargement de produit dans les capacités du dépôt/détachement, le « chargé de contrôle qualité » doit procéder à la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

Si ce document ne lui a pas été expédié par le fournisseur, il l'exige du transporteur ou du représentant de la société gérant l'oléoduc.

Lorsque plusieurs lots de produit sont livrés, le « chargé de contrôle qualité » exige le CQ de tous les lots.

2.4. Vérification des plombs des capacités.

Préalablement aux opérations de déchargement, le « chargé du contrôle de qualité » effectue une vérification de tous les plombs sur les différentes capacités de transport.

Si les plombs sont absents ou brisés, le chef de dépôt saisit immédiatement le transporteur.

Dans le cas de transports par voie ferrée, il s'adresse au représentant de la société nationale des chemins de fer (SNCF) ayant procédé à la mise sur embranchement particulier et rend compte à l'autorité d'exploitation de tutelle (AET). Des réserves sont émises sur les documents de transport et les opérations de contrôle de qualité sont tout particulièrement soignées.

2.5. Contrôle d'acceptabilité.

Après les opérations de purge de toutes les capacités (compartiments) de transport, le « chargé du contrôle de qualité » procède à un contrôle d'acceptabilité.

Il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le CQ fournisseur. Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard diffèrent de plus de 3 kg/m³, une contamination a pu se produire et le problème doit être élucidé avec le fournisseur avant que le produit ne soit accepté.

| TYPES D'ÉCHANTILLON À PRÉLEVER POUR LE CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. |
|---|
| Réception par camions-citernes. Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir : - d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité, sur chaque camion mono-compartiment ; - d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de chaque compartiment, si le camion comporte plusieurs compartiments. |
| Réception par wagons-réservoirs. Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de chacun de wagon-réservoir. |
| Réception par voie d'eau. Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir d'un échantillon composite de réservoirs multi-compartiments constitué d'échantillons tous niveaux prélevés dans chacun des tanks du bateau. Au préalable, sur chaque échantillon tous niveaux prélevé, un examen visuel de l'aspect et de la couleur est réalisé en vue de contrôler l'absence d'eau, de particules, voire d'une éventuelle bio-contamination dans chacun des tanks du navire. |
| Réception par oléoduc civil ou oléoduc de défense commune (ODC). Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir d'un échantillon de ligne prélevé en début d'introduction dans le réseau du SEA. Puis, au cours de la livraison, il effectue une 2e analyse de type C à partir d'un échantillon de ligne prélevé en milieu de transfert. |

2.6. Autorisation de déchargement/livraison.

À l'issue de la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité et du contrôle d'acceptabilité, si le produit présente toutes les garanties de conformité, le « chargé de contrôle qualité » autorise le déchargement du

produit dans ses capacités.

Dans le cas des livraisons par oléoduc, l'autorisation de livraison est donnée à l'issue de la vérification du certificat de qualité et du contrôle d'acceptabilité effectué sur l'échantillon en début d'introduction dans le réseau du SEA.

Toutefois, toute anomalie relevée par le contrôle d'acceptabilité entraîne l'arrêt de la livraison.

2.7. Prise d'échantillons témoins.

La prise d'échantillons témoins comporte le prélèvement, le scellement et l'identification de trois échantillons répartis comme suit :

| N° DE L'ÉCHANTILLON TÉMOIN. | QUANTITÉ. | DESTINATAIRE. |
|-----------------------------|--|--|
| Échantillon n° 1. | 3*1 litre (1 VA3). | « Chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement. |
| Échantillon n° 2. | 3*1 litre (1 VA3). | « Chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement. |
| Échantillon n° 3. | Selon les procédures internes du fournisseur/transporteur. | Fournisseur/transporteur. |

Nota. Il appartient au fournisseur/transporteur de prévoir, en quantité et en qualité, les récipients destinés au prélèvement des échantillons qui lui sont destinés. En revanche, l'ensemble des prélèvements doit, dans la mesure du possible, être réalisé avec un même matériel d'échantillonnage.

| TYPES D'ÉCHANTILLONS TÉMOINS À PRÉLEVER. |
|---|
| Réception par camions-citernes (cas général). Pour chaque camion mono-compartiment, l'échantillon témoin est un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité. Pour un camion multi-compartiments, l'échantillon témoin est un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré. Les échantillons de chaque compartiment sont prélevés au point de purge. Il est constitué d'un échantillon composite par camion. Réception par camions-citernes (mesures dérogatoires). Certains dépôts du SEA sont ravitaillés par camions-citernes civils selon une fréquence trop importante pour permettre de procéder aux prélèvements d'échantillons témoins tels que décrits précédemment. En cas de livraison par plusieurs norias de camions le même jour à partir d'un seul et même lot, le « chargé de contrôle qualité » procède au prélèvement d'un échantillon témoin (échantillon de purge si camion mono-compartiment ou échantillon composite si camion multi-compartiments) pour chaque camion lors de la 1 ^{re} livraison de la journée. Par ailleurs, ces opérations doivent être renouvelées en cas de changement de lot au cours de la journée. |
| Réception par wagons-réservoirs. Les échantillons témoins sont des échantillons composites de cinq wagons-réservoirs, prélevés au point de purge de chacun de wagon-réservoir. |
| Réception par voie d'eau. Les échantillons témoins sont prélevés à deux moments et à des endroits différents. D'une part, avant le déchargement, il sont constitués d'échantillons composites de réservoirs multi-compartiments réalisés à partir d'échantillons tous niveaux prélevés |

dans chacun des tanks du bateau et, d'autre part, au tout début du déchargement, d'échantillons de ligne prélevés en sortie de canalisation du pétrolier et au plus proche de la première bride du dépôt.

Réception par oléoduc civil ou ODC.

Les échantillons témoins sont des échantillons de ligne prélevés en milieu de transfert du produit dans le réseau SEA.

En vue de garantir l'intégrité des échantillons témoins, le « chargé de contrôle qualité » veille tout particulièrement à la qualité de leur scellement et à leur identification (étiquettes modèle n° 611*/01).

Les échantillons témoins prélevés par le « chargé de contrôle qualité » sont stockés dans un dépôt du SEA.

Ces échantillons ne sont analysés qu'en cas de problème, sur ordre de l'AET ou à la demande du LSEA.

2.8. Prélèvement et analyse des échantillons dans la (les) capacité(s) de réception.

À l'issue de la réception et du temps de décantation prévu par l'instruction de treizième référence, le « chargé de contrôle qualité » effectue un prélèvement tous niveaux dans toutes les capacités ayant réceptionné du produit.

Ce(s) prélèvement(s) est (sont) expédié(s) dans les plus brefs délais au laboratoire chargé des analyses pour analyse de type A, conformément aux prescriptions de l'instruction de quatrième référence.

2.9. Élimination des échantillons témoins.

Le « chargé de contrôle qualité » du service des essences des armées et le fournisseur ne peuvent se dessaisir des échantillons témoins de produits avant que l'admission n'ait été prononcée.

2.10. Cas particulier des ventes « à l'arrivée », dans le cas des livraisons par voie d'eau dans les capacités du service des essences des armées (cas des dépôts des essences marine).

Les livraisons de carburants par voie d'eau sont très sensibles dans la mesure où elles concernent généralement des volumes très importants (approvisionnements massifs) et qu'un défaut de qualité peut avoir des conséquences très lourdes pour les dépôts/détachements, compte tenu du manque de flexibilité de ce mode de transport.

Dans ce cadre, le contrôle qualité des produits fait l'objet d'opérations de surveillance particulière, au moment du chargement du produit. Ces opérations sont réalisées par le contrôleur SEA en raffinerie ou l'inspecteur indépendant si le contrôleur ne peut pas être présent. Le contrôleur se déplace alors au point de chargement et réalise les opérations de contrôle suivantes :

- analyse de type C sur un échantillon de ligne au début du chargement. Si le produit présente toutes les garanties de conformité, le contrôleur SEA en raffinerie autorise le chargement du produit dans le (les) tank(s) du navire ;
- au cours des opérations de chargement, dès qu'un pied de tank ⁽¹⁾ est constitué, le contrôleur SEA en raffinerie effectue une 2^e analyse de type C sur un échantillon tous niveaux/tank prélevé sur le pied de tank.

Par ailleurs, le contrôleur SEA en raffinerie ou l'inspecteur indépendant effectue le prélèvement d'un échantillon témoin, à partir d'un échantillon de ligne prélevé au cours du transfert du produit depuis la capacité de stockage vers les tanks.

2.11. Admission du produit.

L'autorisation de déchargement/transfert du produit dans les capacités du SEA donnée par le « chargé de contrôle qualité » vaut acceptation qualitative provisoire du produit.

En fonction des résultats de l'analyse de l'échantillon prélevé dans la capacité de réception, l'AET s'appuie sur l'avis technique du LSEA pour poursuivre les opérations administratives de recette :

- cas où le produit est « conforme » ou « techniquement acceptable sans réserve » : l'AET prononce l'acceptation qualitative du produit. Cette décision peut être tacite, si aucune procédure de litige n'est ouverte, dans le délai prévu contractuellement ;
- cas où le produit est « techniquement acceptable avec réserve » ou « non conforme » : une procédure de litige portant sur la qualité du carburant approvisionné est ouverte par l'AET.

L'admission du produit par le pouvoir adjudicateur par délégation (PAD) ou l'autorité qui en a reçu délégation, a lieu à l'issue des opérations de vérification qualitative et quantitative.

3. LIVRAISON DIRECTE AU CLIENT.

3.1. Cas général.

De manière générale, la responsabilité de la qualité du produit jusque dans la (les) capacité(s) de stockage du client incombe au fournisseur.

Par ailleurs, il appartient au client de procéder à la vérification du creux dans ses capacités de stockage et de mettre en œuvre l'ensemble des procédures lui permettant de s'assurer de la qualité du produit. Il peut, selon les cas, solliciter l'assistance technique du service des essences des armées (SEA) pour procéder aux opérations de réception du produit.

En outre, afin d'identifier *a posteriori* les éventuelles responsabilités en cas de détérioration de la qualité du produit contenu dans la (les) capacité(s) de stockage du client, il convient de disposer des échantillons témoin du produit livré par le titulaire du marché. Ces échantillons ne sont analysés qu'en cas de problème, à la demande du client.

Les dispositions contractuelles spécifiques afférentes à ces prises d'échantillons témoin sont les suivantes :

À chaque livraison de produit, le fournisseur/transporteur doit :

- fournir une copie du CQ du produit livré ;
- prévoir, en quantité et en qualité, les récipients destinés au prélèvement des échantillons témoin, ainsi que le matériel d'échantillonnage nécessaire ;
- prélever, en présence du client, un échantillon témoin d'un volume minimal de trois litres. Il s'agit :
 - pour chaque camion mono-compartment d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité ;
 - pour un camion multi-compartiments, d'un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré. Les échantillons de chaque compartiment sont prélevés au point de purge. Il est constitué d'un échantillon composite par camion ;
- sceller et identifier chaque échantillon témoin ;
- remettre le (les) échantillon(s) témoin au client, qui le(s) conserve.

Sauf dérogation de l'AET qui peut estimer qu'il n'est pas opportun de contrôler la qualité du produit livré directement chez le client par le fournisseur, un « chargé de contrôle qualité » du SEA se rend chez le client et effectue un prélèvement tous niveaux ⁽²⁾ dans le (les) réservoir(s) ayant réceptionné du produit. Cette opération est réalisée à l'issue de la réception et du temps de décantation prévu par l'instruction de treizième référence.

Ce(s) prélèvement(s) est (sont) expédié(s) dans les plus brefs délais vers le laboratoire chargé des analyses (point 3.6.) pour analyse de type A, conformément aux prescriptions de l'instruction de quatrième référence.

3.2. Cas particulier des ventes « à l'arrivée », dans le cas des livraisons par voie d'eau dans les capacités de stockage du client (cas de dépôts d'hydrocarbures appartenant à la marine nationale).

Les livraisons de carburants par voie d'eau sont très sensibles dans la mesure où elles concernent généralement des volumes très importants (approvisionnements massifs) et qu'un défaut de qualité peut avoir des conséquences très lourdes pour les dépôts/détachements, compte tenu du manque de flexibilité de ce mode de transport.

Au moment des opérations de déchargement du produit dans les capacités de stockage du client, le SEA détache un « chargé de contrôle qualité » auprès du client, pour l'assister dans ses opérations de réception. Il s'agit successivement des opérations suivantes :

- vérification du creux ;
- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- autorisation de déchargement ;
- prise d'échantillons témoins ;
- prélèvement et analyse des échantillons dans la (les) capacité(s) de réception ;
- élimination des échantillons témoin ;
- restitution des emballages VA3.

3.3. Vérification du creux.

Avant la réception du produit, le client effectue une vérification du creux dans les capacités prévues pour réceptionner le produit.

3.4. Vérification des documents certifiant la qualité du produit.

Préalablement à tout transfert ou déchargement de produit dans les capacités du dépôt/détachement, le client, assisté du « chargé de contrôle qualité » du SEA doit procéder à la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

Lorsque plusieurs lots de produit sont livrés, un certificat de qualité de tous les lots doit être fourni.

3.5. Contrôle d'acceptabilité.

Le client, assisté du « chargé de contrôle qualité » du SEA, procède à un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) sur un échantillon composite de réservoirs multi-compartiments constitué d'échantillons tous niveaux prélevés dans chacun des tanks du bateau. Au préalable, un contrôle de l'aspect et de la couleur est effectué sur les échantillons tous niveaux prélevés dans chacun des compartiments du navire.

Il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le CQ fournisseur. Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, une contamination a pu se produire et le problème doit être élucidé avec le fournisseur avant que le produit ne soit accepté.

3.6. Autorisation de déchargement.

À l'issue de la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité et du contrôle d'acceptabilité, si le produit présente toutes les garanties de conformité, le client autorise le déchargement du produit dans ses capacités.

Toutefois, toute anomalie relevée par le contrôle d'acceptabilité entraîne l'arrêt de la livraison.

3.7. Prise d'échantillons témoins.

Les échantillons témoins sont des échantillons tous niveaux, prélevés dans chacun des tanks du bateau.

Au départ et à l'arrivée, la prise d'échantillons témoins comporte le prélèvement, le scellement et l'identification de trois échantillons répartis comme suit :

| N° DE L'ÉCHANTILLON TÉMOIN. | QUANTITÉ. | DESTINATAIRE. |
|-----------------------------|--|--|
| Échantillon n° 1. | 3*1 litre (1 VA3). | Client (éventuellement, le « chargé de contrôle qualité » du SEA en cas d'impossibilité pour le client de stocker le produit dans les conditions adéquates). |
| Échantillon n° 2. | 3*1 litre (1 VA3). | Client (éventuellement, le « chargé de contrôle qualité » du SEA en cas d'impossibilité pour le client de stocker le produit dans les conditions adéquates). |
| Échantillon n° 3. | Selon les procédures internes spécifiques au fournisseur/transporteur. | Fournisseur/transporteur. |

Nota. Il appartient au fournisseur/transporteur de prévoir, en quantité et en qualité, les récipients destinés au prélèvement des échantillons qui lui sont destinés. En revanche, l'ensemble des prélèvements doit, dans la mesure du possible, être réalisé avec un même matériel d'échantillonnage.

En vue de garantir l'intégrité des échantillons témoins, le « chargé de contrôle qualité » du SEA veille tout particulièrement à la qualité de leur scellement et à leur identification (étiquettes modèle n° 611*/01).

Ces échantillons ne sont analysés qu'en cas de problème, sur demande du client ou du LSEA.

3.8. Prélèvement et analyse des échantillons dans la (les) capacité(s) de réception.

À l'issue de la réception et du temps de décantation prévu par l'instruction de treizième référence, le client, assisté du « chargé de contrôle qualité » du SEA effectue un prélèvement tous niveaux ⁽²⁾ dans le (les) réservoir(s) ayant réceptionné du produit.

Ce(s) prélèvement(s) est (sont) expédié(s) dans les plus brefs délais vers le laboratoire chargé des analyses (point 3.6.) pour analyse de type A, conformément aux prescriptions de l'instruction de quatrième référence.

3.9. **Élimination des échantillons témoins.**

En fonction du (des) résultat(s) de l'analyse de l'échantillon prélevé dans le (les) réservoir(s) ayant réceptionné du produit, les échantillons témoins sont :

- soit mis à la consommation (cas où le produit est « conforme » ou « techniquement acceptable sans réserve ») ;
- soit analysés afin d'identifier l'origine de la détérioration de la qualité (cas où le produit est « techniquement acceptable avec réserve » ou « non conforme ») et, le cas échéant, d'engager une procédure de litige avec le transporteur civil.

3.10. **Restitution des emballages « voie aérienne 3 litres ».**

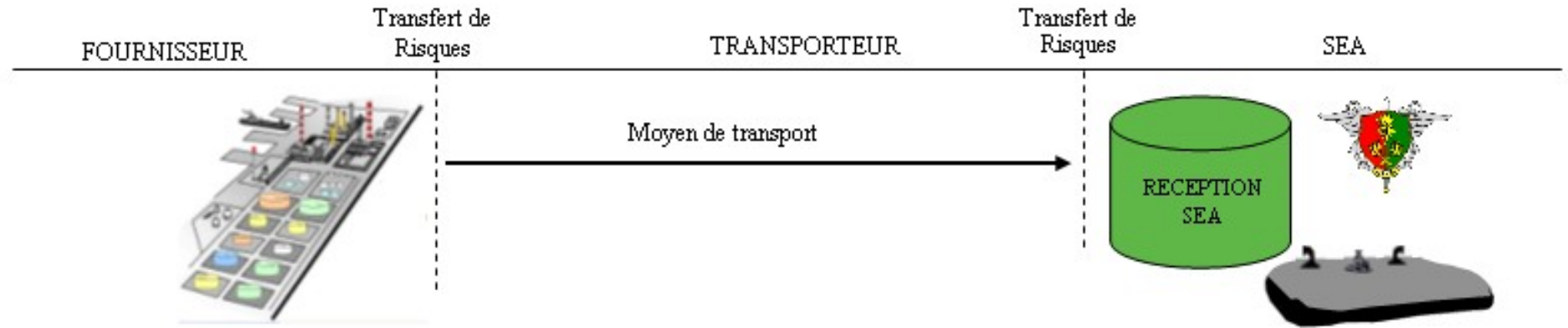
À l'issue de l'élimination des échantillons témoins, un « chargé de contrôle qualité » du SEA procède à la collecte des emballages VA3 détenus par le client.


(1) On entend pas « pied de tank », une quantité de produit recouvrant l'ensemble des orifices présents en fond de capacité (de l'ordre de 1/10e de la capacité totale).




(2) Cette opération peut nécessiter un second déplacement du « chargé de contrôle qualité » du SEA.

ANNEXE V.
SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES VENTES « À L'ARRIVÉE ».

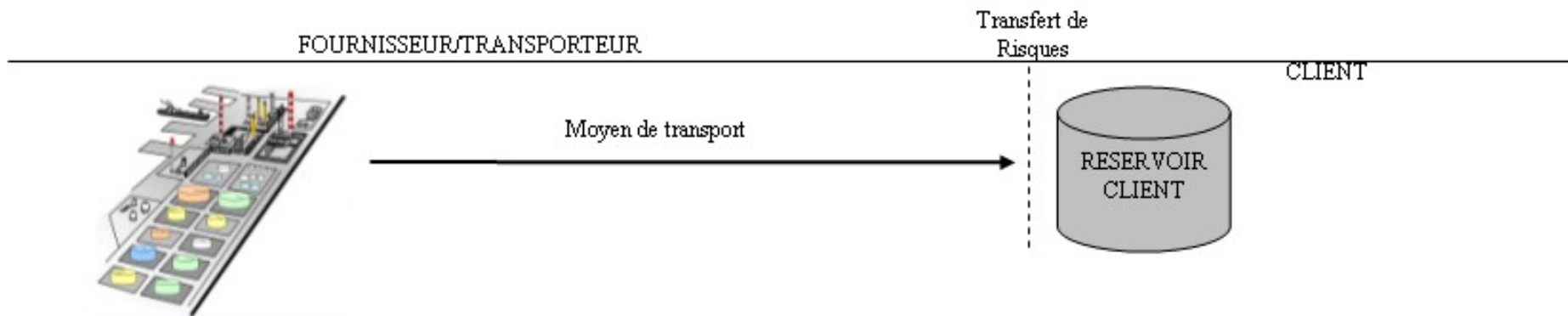
1. LIVRAISON DANS LES CAPACITÉS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.





| DÉPART. | | | ARRIVÉE. | | |
|---------------------------|-----------------------|---|--|---|---|
| AVANT LE CHARGEMENT. | | | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT(DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | MOYENS DE TRANSPORT. | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | |
| | |  Camion - citerne civil. | Analyse de type C sur : - un échantillon de purge/camion si mono-compartiment ; - un échantillon de purge/compartiment si plusieurs compartiments. | Cas général : - un échantillon de purge/camion si mono-compartiment ; - un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré. Mesures dérogatoires. | Analyse de type A sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |

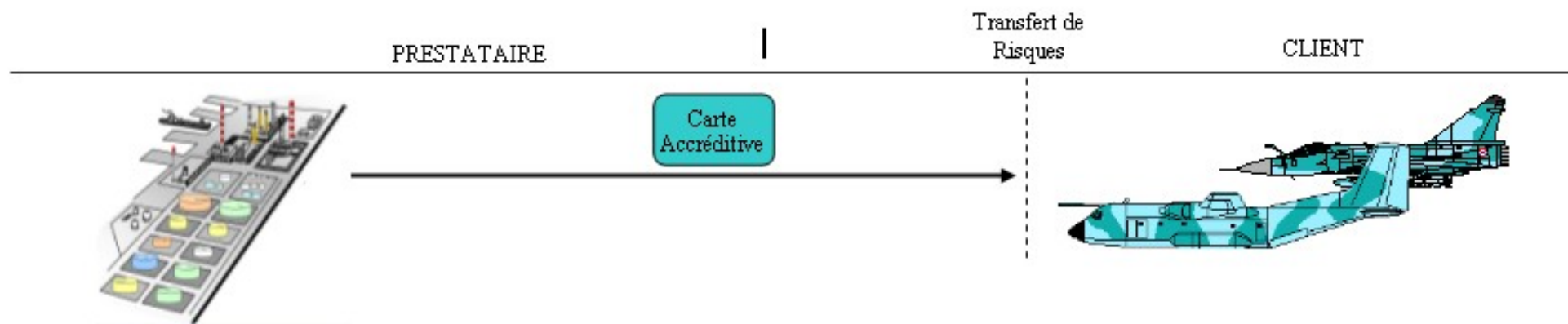
| | | | | | |
|---|---|--|--|--|---|
| | | | | Plusieurs norias de camions le même jour à partir d'un seul et même lot : un échantillon témoin (<i>idem</i> cas général) lors de la 1re livraison de la journée. Si changement de lot au cours de la journée, reprendre un échantillon témoin (<i>idem</i> cas général). | |
| | |  Wagons réservoirs civils | Analyse de type C sur un échantillon de purge/wagon réservoir. | Un échantillon composite de cinq wagons réservoirs. | Analyse de type A sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |
| | |  Pipeline civil ou ODC. | Analyse de type C sur : - un échantillon de ligne en début d'introduction dans le réseau SEA ; - un échantillon de ligne en milieu de transfert. | Un échantillon de ligne prélevé au cours du transfert du produit | Analyse de type A sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |
| - analyse de type C sur un échantillon de ligne au début du chargement. Si OK, autorisation de chargement et constitution d'un pied de tank. - analyse de type C sur un échantillon tous niveaux/tank prélevé sur le pied de tank. | Un échantillon de ligne prélevé au cours du transfert du produit depuis la capacité de stockage vers les tanks. |  Pétrolier, caboteur ou barge fluviale. | Contrôle de l'aspect et de la couleur sur les échantillons tous niveaux prélevés dans chaque tank. Analyse de type C sur un échantillon composite de r é s e r v o i r s multi-compartiments. | Un échantillon composite de réservoirs multi- compartiments avant transfert. Un échantillon de ligne prélevé en sortie de canalisation du pétrolier et au plus proche de la première bride du dépôt, au tout début du transfert. | Analyse de type A sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |


2. LIVRAISON DIRECTE AU CLIENT.



| DÉPART. | | | ARRIVÉE. | | |
|--|--|--|---|---|---|
| AVANT LE CHARGEMENT. | | MOYENS DE TRANSPORT. | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT (DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | |
| <p>Analyse de type C sur un échantillon de ligne au début du chargement. Si ok, autorisation de chargement et constitution d'un pied de tank.</p> <p>Analyse de type C sur un échantillon tous niveaux/tank prélevé sur le pied de tank.</p> | <p>Un échantillon de ligne prélevé au cours du transfert du produit depuis la capacité de stockage vers les tanks.</p> |  <p>Pétrolier, caboteur ou barge fluviale.</p> | <p>Un « chargé de contrôle qualité » se déplace chez le client pour effectuer les opérations de contrôle à l'arrivée.</p> <p>Contrôle de l'aspect et de la couleur sur les échantillons réservés multi-tous niveaux prélevés dans chaque tank.</p> <p>Analyse de type C sur un échantillon composite de réservoirs multi-compartiments.</p> | <p>Un échantillon composite de réservoirs multi-compartiments avant transfert.</p> <p>Un échantillon de ligne prélevé en sortie de canalisation du pétrolier et au plus proche de la première bride du dépôt, au tout début du transfert.</p> | <p>Un « chargé de contrôle qualité » se déplace chez le client pour effectuer le prélèvement d'un échantillon tous niveaux prélevé dans le (les) réservoir(s) de stockage du client, à l'issue du temps</p> |

| | | | | | |
|--|--|---|---|--|---|
| | | | | | de décantation. Il l'envoie au L S E A pour analyse de type A. |
| | |  <p>Camion citerne civil.</p> | <p>La responsabilité de la qualité du produit jusque dans la capacité du client incombe au fournisseur.</p> | <p>Le fournisseur transporteur prélève, en présence du client :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un échantillon de purge/camion si mono compartiment ; - un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré. <p>Les récipients de prélèvement sont fournis par le fournisseur (disposition contractuelle), identifiés et scellés. Ils sont conservés par le client.</p> | <p>Sauf dérogation de l'AET, un « chargé de contrôle qualité » se déplace chez le client pour effectuer le prélèvement d'un échantillon tous niveaux prélevé dans le (les) réservoir(s) de stockage du client, à l'issue du temps de décantation.</p> <p>Il l'envoie au L S E A pour analyse de type A.</p> |



| DÉPART. | | | ARRIVÉE. | | |
|---------------------------|-----------------------|---|--|-----------------------|--|
| AVANT LE CHARGEMENT. | | MOYENS DE PAIEMENT. | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT (DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | |
| | |  | La responsabilité de la qualité du produit jusque dans la capacité du client incombe au fournisseur. | | |

ANNEXE VI.
**DESCRIPTIF DÉTAILLÉ DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES VENTES « AU DÉPART
».**

1. ENJEUX.

Dans le cas des ventes « au départ », le transfert de risques a lieu au moment où le produit sort des capacités de stockage du fournisseur.

Dans le cas où le produit est transporté par les moyens organiques du SEA, le transfert de propriété et le transfert de risques sont concomitants, puisque ce dernier a lieu au moment où le produit est introduit dans la (les) capacité(s) de transport du SEA.

Dans le cas où le produit est transporté par des moyens tiers (transporteur civil), le transfert de propriété et le transfert de risques peuvent être décorrelés. Il appartient au prestataire des moyens tiers de mettre en œuvre les moyens et les procédures permettant d'assurer le maintien de la qualité du produit.

Enfin, au moment de la livraison dans les capacités du SEA, il convient de s'assurer que la qualité du produit n'a pas subi de dégradation au cours du transport. Lorsqu'il s'agit d'une livraison directe dans les capacités de stockage du client, il appartient à celui-ci de procéder aux vérifications nécessaires et, le cas échéant, de demander l'assistance technique du SEA pour procéder aux opérations de réception du produit.

Dans le cas où le produit est transporté par les moyens organiques du client, le transfert de propriété et le transfert de risques sont concomitants, puisque ce dernier a lieu au moment où le produit est introduit dans la (les) capacité(s) de transport du client. Il lui appartient donc de mettre en œuvre les moyens et les procédures permettant de maintenir la qualité du produit.

2. CONTRÔLE EN RAFFINERIE.

Toute vente « au départ » implique une première étape de contrôle en raffinerie, afin de permettre les opérations de vérification qualitative et quantitative en vue de l'admission.

Lorsque le produit est mis à la disposition du SEA, le fournisseur en informe le contrôleur SEA en raffinerie dont dépend la raffinerie/le dépôt du fournisseur, qui, en retour, est informé de la date à laquelle sera effectué le contrôle sur le site.

2.1. Détail des opérations de contrôle.

Les opérations à effectuer par le contrôleur SEA en raffinerie sont, chronologiquement, les suivantes :

- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;
- vérification, selon les cas, de la propreté et de la vacuité des capacités de transport ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- prélèvement d'un échantillon de contrôle et analyse contradictoire ;
- autorisation de chargement ;
- prise d'échantillons témoins ;
- rédaction du procès verbal de contrôle en raffinerie ;
- élimination des échantillons témoin.

2.1.1. Vérification du (des) document(s) certifiant la qualité.

Chaque lot de produit doit être accompagné d'un certificat de qualité de raffinerie. Ce document doit comporter la désignation du produit et confirmer que le lot est conforme à la spécification de référence du produit indiquée dans le marché.

Le contrôleur SEA en raffinerie exige que le fournisseur lui remette les certificats de qualité de tous les lots.

Il vérifie, point par point, que toutes les caractéristiques sont conformes à la spécification et autres documents techniques de référence précisés dans le marché. Il s'assure que la liste des additifs incorporés figure bien sur le certificat de qualité, avec indication des dosages.

À l'occasion de la vérification du certificat de qualité :

- si le produit apparaît non conforme, le contrôleur SEA en raffinerie refuse le produit et en rend compte à l'AET ;
- si le CQ comporte des anomalies (certificat incomplet, analyses ne correspondant pas à la spécification, additifs non inscrits, etc.) ou s'il n'a pas été fourni, l'AET intervient auprès de la société. S'il n'obtient pas satisfaction, il rend compte au PAD et lui transfère le dossier de litige.

2.1.2. Vérification, selon les cas, de la propreté et de la vacuité des capacités de transport.

En fonction du mode de transport, le contrôleur SEA en raffinerie effectue une vérification des capacités de transport conformément aux prescriptions détaillées en annexe III.

2.1.3. Contrôle d'acceptabilité.

Lorsque cela est possible, le contrôleur SEA en raffinerie effectue une analyse de type C sur un échantillon tous niveaux prélevés dans la (les) capacité(s) de stockage du fournisseur. À défaut, il effectue une analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.

Il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le certificat de qualité de raffinerie. Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, une contamination a pu se produire et le problème doit être élucidé avec le fournisseur avant que le produit ne soit accepté.

Toute anomalie relevée par le contrôle d'acceptabilité entraîne l'ajournement de la recette et l'arrêt du chargement si celui-ci est commencé.

2.1.4. Prélèvement d'un échantillon de contrôle et analyse contradictoire.

Lorsque cela est possible, le contrôleur SEA en raffinerie prélève un échantillon tous niveaux dans chacune des capacités de stockage du (des) lot(s) recetté(s). À défaut, il prélève un échantillon de ligne au poste de chargement.

Cet échantillon, clairement identifié et scellé des plombs du SEA est expédié dans les plus brefs délais vers le laboratoire chargé des analyses (cf. point 3.6.) pour analyse de type A, conformément aux prescriptions de l'instruction de quatrième référence.

2.1.5. Autorisation de chargement.

À l'issue de la vérification du certificat de qualité de raffinerie et du contrôle d'acceptabilité, si le produit présente toutes les garanties de conformité, le contrôleur SEA en raffinerie donne l'autorisation de chargement dans le (les) moyen(s) de transport.

2.1.6. *Prise d'échantillons témoins.*

Si possible, le contrôleur SEA en raffinerie prélève les échantillons témoins (échantillon tous niveaux) dans chacune des capacités de stockage du (des) lot(s) recetté(s). À défaut, il constitue les échantillons témoins à partir d'échantillons de ligne prélevés au poste de chargement.

La prise d'échantillons témoins comporte le prélèvement, le scellement et l'identification de trois échantillons répartis comme suit :

| N° DE L'ÉCHANTILLON TÉMOIN. | QUANTITÉ. | DESTINATAIRE. |
|-----------------------------|---|-------------------------------|
| Échantillon n° 1. | 3*1 litre (1 VA3). | Contrôleur SEA en raffinerie. |
| Échantillon n° 2. | 3*1 litre (1 VA3). | Contrôleur SEA en raffinerie. |
| Échantillon n° 3. | Selon les procédures internes spécifiques au fournisseur. | Fournisseur. |

Nota. Il appartient au fournisseur de prévoir, en quantité et en qualité, les récipients destinés au prélèvement des échantillons qui lui sont destinés. En revanche, l'ensemble des prélèvements doit, dans la mesure du possible, être réalisé avec un même matériel d'échantillonnage.

En vue de garantir l'intégrité des échantillons témoins, le contrôleur SEA en raffinerie veille tout particulièrement à la qualité de leur scellement et à leur identification (étiquettes modèle n° 611*/01).

Ces échantillons ne sont analysés qu'en cas de problème, sur demande du contrôleur SEA en raffinerie (sous couvert de l'AET) ou à la demande du LSEA.

2.1.7. *Rédaction du procès verbal de contrôle en raffinerie.*

À l'issue de sa visite, le contrôleur SEA en raffinerie renseigne la 1^{re} partie du procès verbal de contrôle en raffinerie (modèle n° 611*/12) dans lequel il indique :

- les références de la commande (produit, fournisseur, numéro de lots, etc.) ;
- la date du contrôle en raffinerie ;
- les numéros d'identification des échantillons ;
- les quantités présentées, le nombre d'échantillons prélevés ;
- les numéros des plombs du SEA apposés sur la (les) capacité(s) de transport ;
- les contrôles effectués.

Ce document est signé contradictoirement par le contrôleur SEA en raffinerie et par le représentant du fournisseur.

Il transmet, dans les meilleurs délais, son procès verbal et les pièces jointes (certificat de qualité de raffinerie) à la (aux) autorité(s) d'exploitation de tutelle du (des) dépôt(s) destinataire(s) du produit et au LSEA.

Dès la réception du (des) RA du LSEA, il renseigne la 2^e partie du procès-verbal de contrôle en raffinerie (modèle 611*/12) dans lequel il indique :

- la (les) référence(s) du (des) rapport(s) d'analyses (RA) ;
- la (les) conclusion(s) du LSEA.

Enfin, il émet un avis technique sur l'opportunité de prononcer l'admission.

2.1.8. Élimination des échantillons témoins.

Les échantillons témoins prélevés par le contrôleur SEA en raffinerie sont stockés dans un dépôt du SEA. Ils sont mis à la consommation dès que l'admission a été prononcée par le PAD.

2.2. Admission du produit.

L'autorisation de chargement du produit dans les capacités de transport donnée par le contrôleur SEA en raffinerie vaut acceptation qualitative provisoire du produit.

En fonction des résultats de l'analyse de l'échantillon de contrôle, le contrôleur SEA en raffinerie s'appuie sur l'avis technique du LSEA pour poursuivre les opérations administratives de recette :

- cas où le produit est « conforme » ou « techniquement acceptable sans réserve » : le contrôleur SEA en raffinerie prononce l'acceptation qualitative du produit. Cette décision peut être tacite, si aucune procédure de litige n'est ouverte, dans le délai prévu contractuellement ;
- cas où le produit est « techniquement acceptable avec réserve » ou « non conforme » : une procédure de litige portant sur la qualité du carburant approvisionné est ouverte par le contrôleur SEA en raffinerie, sous couvert de son AET.

L'admission du produit par le PAD ou l'autorité qui en a reçu délégation, a lieu à l'issue des opérations de vérification qualitative et quantitative.

2.3. Transmission du rapport d'analyse du laboratoire du service des essences des armées aux dépôts destinataires.

Si aucune procédure de litige n'est engagée, l'AET vise le (les) RA relatif(s) au(x) lot(s) de produits qui ont été contrôlés par le contrôleur SEA en raffinerie et le (les) retransmet à (aux) dépôt(s) qui recevront ces lots au cours d'approvisionnements futurs.

3. LIVRAISON DANS LES CAPACITÉS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

3.1. Opérations à effectuer au départ.

3.1.1. Enlèvement au moment du contrôle en raffinerie.

Lorsque l'enlèvement a lieu au même moment que le contrôle en raffinerie, le contrôleur SEA en raffinerie effectue un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) du produit sur un échantillon de ligne au poste de chargement.

Il vérifie, en particulier que le produit en instance de chargement est identique au(x) lot(s) de produit qu'il vient de contrôler. Toute anomalie relevée par le contrôle d'acceptabilité entraîne l'arrêt du chargement si celui-ci a commencé.

Dans tous les cas, hormis les enlèvements par camions-citernes SEA, les plombs du SEA doivent être apposés sur chacun des réservoirs (trou d'homme et vannes de vidange). Les numéros des plombs doivent être inscrits sur les documents de transport.

3.1.2. *Enlèvement ultérieur.*

| |
|--|
| <p>Enlèvement par camions-citernes SEA.</p> <p>À chaque enlèvement ultérieur et, en l'absence du contrôleur SEA en raffinerie, le conducteur du SEA effectue un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) du produit sur un échantillon de ligne au poste de chargement.</p> <p>Il vérifie, en particulier, que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le certificat de qualité de raffinerie du lot qu'il s'apprête à charger.</p> <p>Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, une contamination a pu se produire et le problème doit être élucidé avec le fournisseur avant que le produit ne soit accepté.</p> <p>Dans ce cas, le conducteur du SEA rend compte à son chef de dépôt.</p> |
| <p>Enlèvement par wagons-réservoirs SEA.</p> <p>Lors d'enlèvements ultérieurs par wagons-réservoirs SEA et, en l'absence du contrôleur SEA en raffinerie, le contrôle d'acceptabilité est de la responsabilité du fournisseur.</p> <p>Les plombs du fournisseur doivent être apposés sur chacun des réservoirs (trou d'homme et vannes de vidange).</p> |
| <p>Enlèvement par camions-citernes civils.</p> <p>Lors d'enlèvements ultérieurs par camions-citernes civils et, en l'absence du contrôleur SEA en raffinerie, le contrôle d'acceptabilité est de la responsabilité du fournisseur et/ou du transporteur.</p> <p>Les plombs du fournisseur doivent être apposés sur chacun des réservoirs (trou d'homme et vannes de vidange).</p> |
| <p>Enlèvement par wagons-réservoirs civil.</p> <p>Lors d'enlèvements ultérieurs par wagons-réservoirs civils et, en l'absence du contrôleur SEA en raffinerie, le contrôle d'acceptabilité est de la responsabilité du fournisseur.</p> <p>Les plombs du fournisseur doivent être apposés sur chacun des réservoirs (trou d'homme et vannes de vidange).</p> |

3.2. **Opérations à effectuer à l'arrivée.**

Les opérations successives à effectuer par le « chargé de contrôle de qualité » du dépôt/détachement destinataire sont les suivantes :

- vérification du creux ;
- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;
- vérification des plombs des capacités ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- autorisation de déchargement ;
- prise d'échantillons témoin ;
- prélèvement et analyse des échantillons dans la (les) capacité(s) de réception ;
- élimination des échantillons témoins.

3.2.1. *Vérification du creux.*

Avant toute réception de produit, le « chargé de contrôle qualité » effectue une vérification du creux dans les capacités prévues pour réceptionner le produit.

3.2.2. *Vérification du (des) document(s) certifiant la qualité.*

Préalablement à tout déchargement de produit dans les capacités du dépôt/détachement, le « chargé de contrôle qualité » doit vérifier que le produit a fait l'objet d'une décision d'exploitation prononcée par l'AET et qu'il dispose d'une copie RA du (des) lots(s) concerné(s).

3.2.3. *Vérification des plombs des capacités.*

Préalablement aux opérations de déchargement, hormis dans le cas des enlèvements par camions-citernes SEA, le « chargé du contrôle de qualité » du dépôt destinataire effectue une vérification de tous les plombs sur les différentes capacités de transport.

Si les plombs sont absents ou brisés, le chef de dépôt s'adresse au transporteur civil ou au représentant de la SNCF ayant procédé à la mise sur embranchement particulier et rend compte à l'AET. Des réserves sont émises sur les documents de transport et les opérations de CQ sont tout particulièrement soignées.

3.2.4. *Contrôle d'acceptabilité.*

Après les opérations de purge de toutes les capacités (compartiments) de transport, le « chargé du contrôle de qualité » procède à un contrôle d'acceptabilité.

Il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le CQ fournisseur. Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, une contamination a pu se produire et le problème doit être élucidé avec le transporteur civil et/ou le fournisseur avant que le produit ne soit accepté.

| TYPES D'ÉCHANTILLONS À PRÉLEVER POUR LE CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. |
|--|
| Réception par camions-citernes SEA. Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir : - d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité, sur chaque camion mono-compartiment ; - d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de chaque compartiment, si le camion comporte plusieurs compartiments. |
| Réception par wagons-réservoirs SEA. Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de chacun des wagons-réservoirs. |
| Réception par camions-citernes civils. Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir : - d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité, sur chaque camion mono-compartiment ; - d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de chaque compartiment, si le camion comporte plusieurs compartiments. |
| Réception par wagons-réservoirs civils. |

Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de chacun des wagons-réservoirs.

3.2.5. *Prise d'échantillons témoins.*

La prise d'échantillons témoins comporte le prélèvement, le scellement et l'identification de trois échantillons répartis comme suit :

| N° DE L'ÉCHANTILLON TÉMOIN. | QUANTITÉ. | DESTINATAIRE. |
|-----------------------------|--|--|
| Échantillon n° 1. | 3*1 litre (1 VA3). | « Chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement. |
| Échantillon n° 2. | 3*1 litre (1 VA3). | « Chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement. |
| Échantillon n° 3. | Selon les procédures internes du fournisseur/transporteur. | Fournisseur/transporteur. |

Nota. Il appartient au fournisseur/transporteur de prévoir, en quantité et en qualité, les récipients destinés au prélèvement des échantillons qui lui sont destinés. En revanche, l'ensemble des prélèvements doit, dans la mesure du possible, être réalisé avec un même matériel d'échantillonnage.

| TYPES D'ÉCHANTILLONS TÉMOINS À PRÉLEVER. |
|---|
| Réception par camions-citernes SEA. |
| Sans objet. |
| Réception par wagons-réservoirs SEA. |
| Les échantillons témoins sont des échantillons composites de 5 wagons-réservoirs, prélevés au point de purge de chacun des wagons-réservoirs. |
| Réception par camions-citernes (cas général). |
| Pour chaque camion mono-compartiment, l'échantillon témoin est un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité. |
| Pour un camion multi-compartiments, l'échantillon témoin est un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré. Les échantillons de chaque compartiment sont prélevés au point de purge. Il est constitué d'un échantillon composite par camion. |
| Réception par camions-citernes (mesures dérogatoires). |
| Certains dépôts du SEA sont ravitaillés par camions-citernes civils selon une fréquence trop importante pour permettre de procéder aux prélèvements d'échantillons témoins tels que décrits précédemment. |
| En cas de livraison par plusieurs norias de camions le même jour à partir d'un seul et même lot, le « chargé de contrôle qualité » procède au prélèvement d'un échantillon témoin (échantillon de purge si camion mono-compartiment ou échantillon composite si camion multi-compartiments) pour chaque camion lors de la première livraison de la journée. |
| Par ailleurs, ces opérations doivent être renouvelées en cas de changement de lot au cours de la journée. |
| Réception par wagons-réservoirs civils. |
| Les échantillons témoins sont des échantillons composites de 5 wagons-réservoirs, prélevés au point de purge de chacun des wagons-réservoirs. |

En vue de garantir l'intégrité des échantillons témoins, le « chargé de contrôle qualité » veille tout particulièrement à la qualité de leur scellement et à leur identification (étiquettes modèle 611*/01).

Les échantillons témoins prélevés par le « chargé de contrôle qualité » sont stockés dans un dépôt du SEA.

Ces échantillons ne sont analysés qu'en cas de problème, sur ordre de l'AET ou à la demande du LSEA.

3.2.6. Autorisation de déchargement.

À l'issue de la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité et du contrôle d'acceptabilité, si le produit présente toutes les garanties de conformité, le « chargé de contrôle qualité » autorise le déchargement du produit dans ses capacités.

3.2.7. Prélèvement et analyse des échantillons dans le (les) capacité (s) de réception.

À l'issue de la réception et du temps de décantation prévu par l'instruction de treizième référence, le « chargé de contrôle qualité » effectue un prélèvement tous niveaux dans toutes les capacités ayant réceptionné du produit.

Ce(s) prélèvement(s) est (sont) expédié(s) dans les plus brefs délais vers le laboratoire chargé des analyses (point 3.6.), conformément aux prescriptions de l'instruction de quatrième référence.

| TYPES D'ANALYSES À EFFECTUER SUR UN ÉCHANTILLON PRÉLEVÉ DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION. |
|---|
| Réception par camions-citernes SEA. Analyse de type B1. |
| Réception par wagons-réservoirs militaires dont la gestion et la maintenance sont déléguées à des organismes tiers (wagons-réservoirs SEA). Analyse de type A. |
| Réception par camions-citernes civils. Analyse de type A. |
| Réception par wagons-réservoirs civils. Analyse de type A. |

3.2.8. Élimination des échantillons témoins.

En fonction de la décision d'exploitation prise par l'AET, les échantillons témoins sont :

- soit mis à la consommation ;
- soit analysés afin d'identifier l'origine de la détérioration de la qualité du produit dans la (les) capacité(s) de réception et, le cas échéant, d'engager une procédure de litige avec le transporteur civil.

4. LIVRAISON DIRECTE AU CLIENT.

4.1. Opération à effectuer au départ.

4.1.1. *Enlèvement au moment du contrôle en raffinerie.*

Lorsque l'enlèvement a lieu au même moment que le contrôle en raffinerie, le contrôleur SEA en raffinerie effectue un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) du produit sur un échantillon de ligne au poste de chargement.

Il vérifie, en particulier que le produit en instance de chargement est identique au(x) lot(s) de produit qu'il vient de contrôler. Toute anomalie relevée par le contrôle d'acceptabilité entraîne l'arrêt du chargement si celui-ci est commencé.

Dans le cas des enlèvements par camions-citernes civils, les plombs du service des essences des armées doivent être apposés sur chacun des réservoirs (trou d'homme et vannes de vidange). Les numéros des plombs doivent être inscrits sur les documents de transport.

4.1.2. *Enlèvement ultérieur.*

| |
|---|
| <p>Enlèvement par camions-citernes SEA.</p> <p>À chaque enlèvement ultérieur et, en l'absence du contrôleur SEA en raffinerie, le conducteur du SEA effectue un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) du produit sur un échantillon de ligne au poste de chargement.</p> <p>Il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le certificat de qualité de raffinerie du lot qu'il s'apprête à charger.</p> <p>Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, une contamination a pu se produire et le problème doit être élucidé avec le fournisseur avant que le produit ne soit accepté.</p> <p>Dans ce cas, le conducteur du SEA rend compte à son chef de dépôt.</p> |
| <p>Enlèvement par camions-citernes civils.</p> <p>Lors d'enlèvements ultérieurs par camions-citernes civils et, en l'absence du contrôleur SEA en raffinerie, le contrôle d'acceptabilité est de la responsabilité du fournisseur et/ou du transporteur.</p> <p>Les plombs du fournisseur doivent être apposés sur chacun des réservoirs (trou d'homme et vannes de vidange).</p> |
| <p>Enlèvement par les moyens organiques (camions-citernes) du client.</p> <p>Lors d'enlèvements ultérieurs réalisés par le client, avec ses moyens propres, et, en l'absence du contrôleur SEA en raffinerie, le contrôle d'acceptabilité est de la responsabilité du fournisseur. Toutefois, la responsabilité de la vérification de la propreté et de la vacuité des capacités de transport incombe au client.</p> |

4.2. Opérations à effectuer à l'arrivée.

Dans le cas d'un transport par des moyens civils ou avec ses moyens organiques, il appartient au client de mettre en œuvre l'ensemble des procédures lui permettant de s'assurer de la qualité du produit (vérification du creux, vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, vérification des plombs des capacités, etc.).

Dans le cas d'un transport par camions-citernes du SEA, le conducteur du SEA fournit au client un certificat de livraison quantitatif et qualitatif (CLQQ) (1) (modèle n° 611*/5).

(1) Le CLQQ mentionne les références du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1 et 3.7.2 , une copie de ce(s) document(s) n'est délivrée au client que lorsque celui-ci le demande.

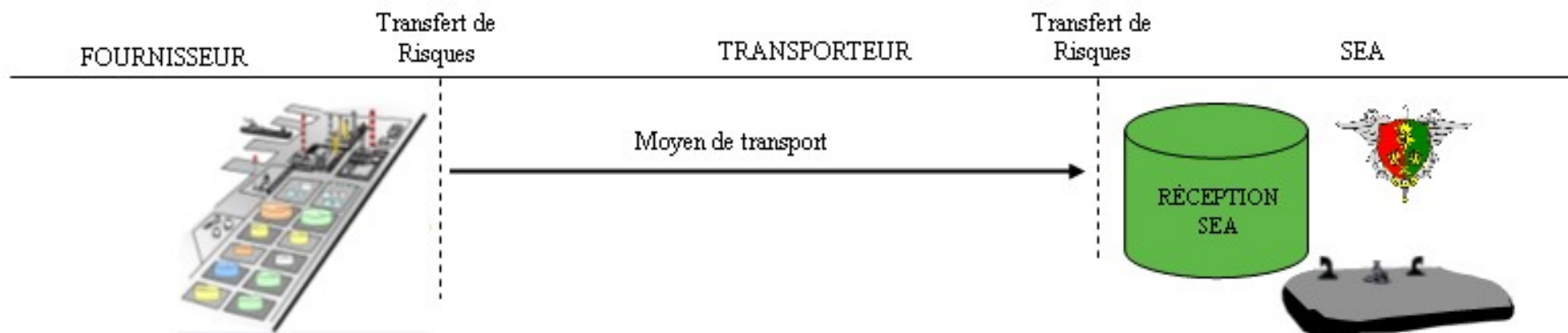
ANNEXE VII.
SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DE VENTES « AU DÉPART ».



1. CONTRÔLE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES EN RAFFINERIE.



Toute vente « au départ » implique une 1^{re} étape de contrôle en raffinerie, afin de permettre les opérations de vérification qualitative et quantitative en vue de l'admission.

| CONTRÔLE EN RAFFINERIE. | | | |
|--|---|---|--|
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS DE CONTRÔLE. | ÉCHANTILLONS TÉMOIN. | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT. |
| <ul style="list-style-type: none"> - contrôle du CQ fournisseur ; - si possible, analyse de type C sur un échantillon tous niveaux prélevés dans la (les) capacité(s) de stockage du fournisseur. À défaut, analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement. | <p>Si possible, un échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de stockage du fournisseur. À défaut, un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> | <p>Si possible, un échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de stockage du fournisseur. À défaut, un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> | <p>Analyse de type A sur l'échantillon de contrôle.</p> |
| <p>À l'issue du contrôle d'acceptabilité et du prélèvement contradictoire d'échantillons témoins, le contrôleur SEA en raffinerie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - renseigne la première partie du procès-verbal (PV) de contrôle en raffinerie (modèle n° 611*/12) ; - si OK, prononce l'admission partielle du (des) lot(s). | | | <p>À la réception du RA du L S E A , le contrôleur SEA en raffinerie renseigne la 2e partie du PV de contrôle en raffinerie.</p> |

2. LIVRAISON DANS LES CAPACITÉS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

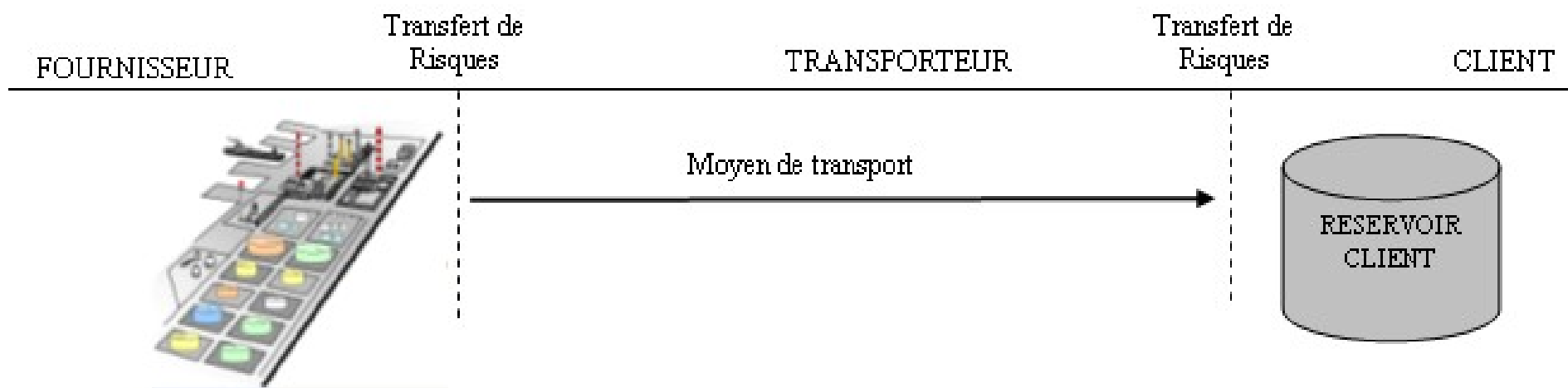




| DÉPART. | | | ARRIVÉE. | | |
|---|-----------------------|---|---|--|---|
| AVANT LE CHARGEMENT. | | MOYENS DE TRANSPORT. | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT (DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | |
| 1er chargement (présence du contrôleur SEA en raffinerie) : - analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement ; - plombage de tous les compartiments. Chargements suivants (contrôleur SEA en raffinerie) : | |  Wagons-réservoirs civils. | Après vérification des plombs, analyse de type C sur un échantillon de purge/wagon réservoir. | Un échantillon composite de 5 wagons-réservoirs. | Analyse de type A sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |
| | |  Camion-citerne civil. | Après vérification des plombs, analyse de type C sur : - un échantillon de purge/camion si mono compartiment ; | Cas général : - un échantillon de purge/camion si mono compartiment ; | Analyse de type A sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |


| | | | | | |
|---|--|--|---|---|---|
| <p>non présent).</p> <p>Le contrôle d'acceptabilité est de la responsabilité du fournisseur.</p> | | | <p>- un échantillon de purge/compartiment si plusieurs compartiments.</p> | <p>- un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré.</p> <p>Mesures dérogatoires.</p> <p>Plusieurs norias de camions le même jour à partir d'un seul et même lot : un échantillon témoin (<i>idem</i> cas général) lors de la 1^{re} livraison de la journée.</p> <p>Si changement de lot au cours de la journée, reprendre un échantillon témoin (<i>idem</i> cas général).</p> | |
| <p>1^{er} chargement (présence du contrôleur SEA en raffinerie) :</p> <p>- analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement ;</p> <p>- chargements suivants (contrôleur SEA en raffinerie non présent).</p> <p>Analyse de type C réalisée par le conducteur sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> | |  <p>Camion-citerne SEA.</p> | <p>Analyse de type C sur :</p> <p>- un échantillon de purge/camion si mono compartiment ;</p> <p>- un échantillon de purge/compartiment si plusieurs compartiments.</p> | | <p>Analyse de type B1 sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation.</p> |
| <p>1^{er} chargement (présence du contrôleur SEA en raffinerie).</p> <p>Analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement ;</p> | |  <p>Wagons-réservoirs SEA.</p> | <p>Après vérification des plombs, analyse de type C sur un échantillon de purge/wagon réservoir.</p> | <p>Un échantillon composite de 5 wagons-réservoirs.</p> | <p>Analyse de type A sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation.</p> |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| Plombage de tous les compartiments. | | | | |
| Chargements suivants (contrôleur SEA en raffinerie non présent) | | | | |
| Le contrôle d'acceptabilité est de la responsabilité du fournisseur. | | | | |

3. LIVRAISON DIRECTE AU CLIENT.



| DÉPART. | | MOYENS DE TRANSPORT. | ARRIVÉE. | | |
|---|-----------------------|---|--|-----------------------|--|
| AVANT LE CHARGEMENT. | | | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT (DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | |
| <p>1er chargement (présence du contrôleur SEA en raffinerie).</p> <p>Analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> <p>Chargements suivants (contrôleur SEA en raffinerie non présent).</p> <p>Analyse de type C réalisée par le conducteur sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> | |  <p>Camion-citerne SEA.</p> | <p>Le conducteur SEA fournit au client le CLQQ (1) (modèle n° 611*/5).</p> | | |
| <p>1er chargement (présence du contrôleur SEA en raffinerie) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement ; - plombage de tous les compartiments. <p>Chargements suivants (contrôleur SEA en raffinerie non présent). Le contrôle d'acceptabilité est de la responsabilité du transporteur et/ou du fournisseur.</p> | |  <p>camion-citerne civil.</p> | <p>Il appartient au client final de mettre en œuvre l'ensemble des procédures lui permettant de s'assurer de la qualité du produit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vérification du creux ; - vérification des documents certifiant la qualité ; - vérifications des plombs des capacités. <p>En cas de doute sur la qualité du produit, le client peut demander l'assistance du SEA pour effectuer une analyse de type C sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un échantillon de purge/camion si mono compartiment ; - un échantillon de purge/compartiment si plusieurs compartiments. | | |

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| <p>1er chargement (présence du contrôleur SEA en raffinerie). Analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> <p>Chargements suivants (contrôleur SEA en raffinerie non présent). Le contrôle d'acceptabilité est de la responsabilité du fournisseur.</p> | |  <p>Camion-citerne client.</p> | <p>Il appartient au client final de mettre en œuvre l'ensemble des procédures lui permettant de s'assurer de la qualité du produit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vérification du creux ; - vérification des documents certifiant la qualité ; - vérifications des plombs des capacités. | |
|--|--|--|---|--|

(1) Le CLQQ mentionne les références du (des) documents(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2. Une copie de ce (ces) document(s) n'est délivrée au client que lorsque celui-ci le(s) demande(s).

ANNEXE VIII.
**MODALITÉS D'EXÉCUTION DU CONTRÔLE QUALITÉ DES CARBURANTS EN VRAC DANS
LE CADRE D'OPÉRATIONS MULTINATIONALES.**

1. LIVRAISON DANS LES CAPACITÉS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

1.1. Enlèvement par camions-citernes du service des essences des armées depuis la capacité de stockage de la nation tierce.

1.1.1. Opérations à effectuer au départ.

Dans le cas où le SEA effectue un enlèvement par camions-citernes de produit auprès d'une nation tierce, le transfert de risques a lieu au moment où le produit est chargé dans les compartiments du (des) camion(s) - citerne(s).

Préalablement à l'autorisation de chargement du produit, il est donc impératif de s'assurer que le produit est conforme. Pour cela, les opérations successives à effectuer par le conducteur SEA sont les suivantes :

- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- autorisation de chargement ;
- prise d'échantillons témoin.

1.1.1.1. Vérification des documents certifiant la qualité du produit.

Préalablement à tout chargement de produit dans les compartiments du (des) camion(s)-citerne(s), le conducteur SEA doit procéder à la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

Lorsque plusieurs lots de produit sont enlevés, le conducteur SEA exige le CQ de tous les lots.

1.1.1.2. Contrôle d'acceptabilité.

Si possible, le conducteur SEA effectue un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) du produit sur un échantillon tous niveaux prélevés dans la (les) capacité(s) de stockage de la nation tierce.

À défaut, il réalise une analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.

Pour chaque lot, il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le document certifiant la qualité.

Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, une contamination a pu se produire et le problème doit être élucidé avec le représentant de la nation tierce avant que le produit ne soit chargé dans le(s) camion(s)-citerne(s).

1.1.1.3. Autorisation de chargement.

À l'issue de la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité et du contrôle d'acceptabilité, si le produit présente toutes les garanties de conformité, le conducteur SEA autorise le chargement du produit dans les compartiments du (des) camion(s)-citerne(s).

1.1.1.4. Prise d'échantillons témoins.

Si possible, le conducteur SEA prélève un échantillon témoin de type tous niveaux dans la (les) capacité(s) de stockage de la nation tierce. À défaut, il prélève un échantillon témoin de type échantillon de ligne au poste de chargement.

La prise d'échantillons témoins comporte le prélèvement, le scellement et l'identification de trois échantillons répartis comme suit :

| N° DE L'ÉCHANTILLON TÉMOIN. | QUANTITÉ. | DESTINATAIRE. |
|-----------------------------|--|-----------------|
| Échantillon n° 1. | 3*1 litre (1 VA3). | Conducteur SEA. |
| Échantillon n° 2. | 3*1 litre (1 VA3). | Conducteur SEA. |
| Échantillon n° 3. | Selon les procédures internes de la nation tierce. | Nation tierce. |

Nota. Il appartient à la nation tierce de prévoir, en quantité et en qualité, les récipients destinés au prélèvement des échantillons qui lui sont destinés. En revanche, l'ensemble des prélèvements doit, dans la mesure du possible, être réalisé avec un même matériel d'échantillonnage.

Ces échantillons ne sont analysés qu'en cas de problème, sur ordre de l'AET ou à la demande du LSEA.

En vue de garantir l'intégrité des échantillons témoins, le conducteur SEA veille tout particulièrement à la qualité de leur scellement et à leur identification (étiquettes modèle n° 611*/01).

Les échantillons témoins prélevés par le conducteur SEA sont stockés au niveau du détachement du SEA destinataire du produit.

1.1.2. Opérations à effectuer à l'arrivée.

Les opérations successives à effectuer par le « chargé de contrôle de qualité » du dépôt/détachement destinataire sont les suivantes :

- vérification du creux ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- autorisation de déchargement ;
- prélèvement et analyse des échantillons dans la (les) capacité(s) de réception ;
- élimination des échantillons témoin.

1.1.2.1. Vérification du creux.

Avant toute réception de produit, le « chargé de contrôle qualité » effectue une vérification du creux dans les capacités prévues pour réceptionner le produit.

1.1.2.2. Contrôle d'acceptabilité.

Après les opérations de purge de toutes les capacités (compartiments) de transport, le « chargé du contrôle de qualité » procède à un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) à partir :

- d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité, sur chaque camion mono-compartiment ;

- d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de chaque compartiment, si le camion comporte plusieurs compartiments.

1.1.2.3. Autorisation de déchargement.

À l'issue de la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité et du contrôle d'acceptabilité, si le produit présente toutes les garanties de conformité, le « chargé de contrôle qualité » autorise le déchargement du produit dans ses capacités.

1.1.2.4. Prélèvement et analyse des échantillons dans la (les) capacité(s) de réception.

À l'issue de la réception et du temps de décantation prévu par l'instruction de treizième référence, le « chargé de contrôle qualité » effectue un prélèvement tous niveaux dans toutes les capacités ayant réceptionné du produit.

Ce(s) prélèvement(s) est (sont) expédié(s) dans les plus brefs délais pour analyse de type A (conformément aux prescriptions de l'instruction de quatrième référence, vers le laboratoire capable d'effectuer les analyses du produit apportant le maximum de garanties (conformément aux dispositions du point 3.6. du texte principal).

1.1.2.5. Élimination des échantillons témoins.

En fonction de la décision d'exploitation prise par l'AET, les échantillons témoins sont :

- soit mis à la consommation ;
- soit analysés afin d'identifier l'origine de la détérioration de la qualité du produit dans la (les) capacité(s) de réception et, le cas échéant, d'engager les démarches nécessaires envers la nation tierce concernant le litige.

1.2. Enlèvement par moyens tiers (moyens organiques français, hors service des essences des armées depuis la capacité de stockage de la nation tierce.

Dans le cas où les forces armées françaises effectuent le transport du produit avec ses moyens organiques propres, autres que ceux du SEA (exemple, transport par l'arme du train), le transfert de risques a lieu au moment où le produit est chargé dans les compartiments du (des) camion(s)-citerne(s).

Cette situation est la plus délicate dans la mesure où les conducteurs ne possèdent pas les connaissances techniques nécessaires à la réalisation des opérations de contrôle [vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, contrôle d'acceptabilité et prise d'échantillons témoin] auprès de la nation tierce.

La livraison de produit par les moyens organiques français, hors SEA doit, dans la mesure du possible, rester exceptionnelle.

1.2.1. Opérations à effectuer au départ.

Les opérations successives à effectuer par le conducteur sont les suivantes :

- remise du (des) document(s) certifiant la qualité ;
- plombage des capacités de transport.

1.2.1.1. Remise du (des) document(s) certifiant la qualité.

Le conducteur du véhicule doit exiger de se faire remettre le(s) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

Lorsque plusieurs lots de produit sont enlevés, le conducteur exige le certificat de qualité de tous les lots.

1.2.1.2. Plombage des capacités de transport.

À l'issue du chargement, le conducteur de véhicule doit procéder au plombage du trou d'homme et des vannes de vidange.

1.2.2. Opérations à effectuer à l'arrivée.

Les opérations successives à effectuer par le « chargé de contrôle de qualité » du détachement destinataire sont les suivantes :

- vérification du creux ;
- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;
- vérification des plombs des capacités ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- autorisation de déchargement ;
- prise d'échantillons témoin ;
- prélèvement et analyse des échantillons dans la (les) capacité(s) de réception ;
- élimination des échantillons témoin.

1.2.2.1. Vérification du creux.

Avant toute réception de produit, le « chargé de contrôle qualité » du détachement destinataire effectue une vérification du creux dans les capacités prévues pour réceptionner le produit.

1.2.2.2. Vérification des documents certifiant la qualité du produit.

Préalablement aux opérations de déchargement, le « chargé de contrôle qualité » doit procéder à la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2. qui doit (doivent) lui être transmis par le conducteur du véhicule au moment de la livraison.

1.2.2.3. Vérification des plombs des capacités.

Préalablement aux opérations de déchargement, le « chargé du contrôle de qualité » effectue une vérification de tous les plombs sur les différentes capacités de transport.

Si les plombs sont absents ou brisés, les opérations de contrôle sont effectuées avec minutie sur chaque compartiment dont les plombs sont absents.

1.2.2.4. Contrôle d'acceptabilité.

Après les opérations de purge de toutes les capacités (compartiments) de transport, le « chargé du contrôle de qualité » procède à un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) à partir :

- d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité, sur chaque camion mono-compartiment ;

- d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de chaque compartiment, si le camion comporte plusieurs compartiments .

Il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le(s) document(s) certifiant la qualité.

Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, une contamination a pu se produire et le problème doit être élucidé avec le transporteur ou la nation tierce avant que le produit ne soit déchargé.

1.2.2.5. Autorisation de déchargement.

À l'issue de la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité et du contrôle d'acceptabilité, si le produit présente toutes les garanties de conformité, le « chargé de contrôle qualité » autorise le déchargement du produit dans ses capacités.

1.2.2.6. Prise d'échantillons témoins.

La prise d'échantillons témoins comporte le prélèvement, le scellement et l'identification de trois échantillons répartis comme suit :

| N° DE L'ÉCHANTILLON TÉMOIN. | QUANTITÉ. | DESTINATAIRE. |
|-----------------------------|--------------------|--|
| Échantillon n° 1. | 3*1 litre (1 VA3). | « Chargé de contrôle qualité » du détachement. |
| Échantillon n° 2. | 3*1 litre (1 VA3). | |
| Échantillon n° 3. | 3*1 litre (1 VA3). | |

| TYPES D'ÉCHANTILLONS TÉMOINS À PRÉLEVER. |
|--|
| Réception par camions-citernes (civils ou nation tierce) (cas général). Pour chaque camion mono-compartiment, l'échantillon témoin est un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité. Pour un camion multi-compartiments, l'échantillon témoin est un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré. Les échantillons de chaque compartiment sont prélevés au point de purge. Il est constitué d'un échantillon composite par camion. Réception par camions-citernes (civils ou nation tierce) (mesures dérogatoires). Certains détachements du SEA sont ravitaillés par camions-citernes selon une fréquence trop importante pour permettre de procéder aux prélèvements d'échantillons témoins tels que décrits précédemment. En cas de livraison par plusieurs norias de camions le même jour à partir d'un seul et même lot, le « chargé de contrôle qualité » procède au prélèvement d'un échantillon témoin (échantillon de purge si camion mono-compartiment ou échantillon composite si camion multi-compartiments) pour chaque camion lors de la 1 ^{re} livraison de la journée. Par ailleurs, ces opérations doivent être renouvelées en cas de changement de lot au cours de la journée. |

Ces échantillons ne sont analysés qu'en cas de problème, sur ordre de l'AET ou à la demande du LSEA.

En vue de garantir l'intégrité des échantillons témoins, le « chargé de contrôle qualité » veille tout particulièrement à la qualité de leur scellement et à leur identification (sceaux numérotés et étiquettes modèle n° 611*/01).

Les échantillons témoins prélevés par le « chargé de contrôle qualité » sont stockés au niveau du détachement du SEA.

1.2.2.7. Prélèvement et analyse des échantillons dans la (les) capacité(s) de réception.

À l'issue du temps de décantation prévu par l'instruction de treizième référence, le « chargé de contrôle qualité » prélève un échantillon tous niveaux dans chacune des capacités de réception. Ce(s) prélèvement(s) est (sont) expédié(s) dans les plus brefs délais vers le laboratoire capable d'effectuer les analyses du produit apportant le maximum de garanties, conformément aux dispositions du point 3.6.

1.2.2.8. Élimination des échantillons témoins.

En fonction de la décision d'exploitation prise par l'AET, les échantillons témoins sont :

- soit mis à la consommation ;
- soit analysés afin d'identifier l'origine de la détérioration de la qualité du produit dans la (les) capacité(s) de réception et, le cas échéant, d'engager les démarches nécessaires envers la nation tierce concernant le litige.

1.3. Livraison par moyens tiers (moyens organiques de la nation tierce, moyens civils affrétés par la nation tierce).

Dans le cas où la nation tierce effectue le transport du produit, soit avec ses moyens organiques propres, soit en affrétant les moyens d'un transporteur civil, le transfert de risques a lieu au moment où le produit est livré dans la (les) capacités de réception du SEA.

La procédure est identique à celle décrite en annexe IV. (cas des ventes « à l'arrivée »), point 2.1. aux différences suivantes près :

- le fournisseur est remplacé par la nation tierce ;
- le « LSEA » est remplacé par « le laboratoire capable d'effectuer les analyses du produit apportant le maximum de garanties, conformément aux dispositions du point 3.6. » ;
- l'élimination des échantillons témoins est fonction de la décision d'exploitation prise par l'AET. Ils sont :
 - soit mis à la consommation ;
 - soit analysés afin d'identifier l'origine de la détérioration de la qualité du produit dans la (les) capacité(s) de réception et, le cas échéant, d'engager les démarches nécessaires envers la nation tierce concernant le litige.

2. LIVRAISON DIRECTE AU CLIENT.

2.1. Livraison par camions-citernes du service des essences des armées.

Dans le cas où le SEA effectue un enlèvement de produit auprès d'une nation tierce, en utilisant ses moyens organiques (camions - citernes) pour le livrer à l'un de ses clients, il assume la responsabilité de la qualité du produit pendant les opérations de transport.

2.1.1. Opérations à effectuer au départ.

Préalablement à l'autorisation de chargement du produit, il est donc impératif de s'assurer que le produit est conforme. Pour cela, les opérations successives à effectuer par le conducteur SEA sont les suivantes :

- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- autorisation de chargement.

2.1.1.1. Vérification des documents certifiant la qualité du produit.

Préalablement à tout chargement de produit dans les compartiments du (des) camion(s)-citerne(s), le conducteur SEA doit procéder à la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

Lorsque plusieurs lots de produit sont enlevés, le conducteur SEA exige le certificat de qualité de tous les lots.

2.1.1.2. Contrôle d'acceptabilité.

Si possible, le conducteur SEA effectue un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) du produit sur un échantillon tous niveaux prélevés dans la (les) capacité(s) de stockage de la nation tierce.

À défaut, il réalise une analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.

Pour chaque lot, il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le document certifiant la qualité.

Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, une contamination a pu se produire et le problème doit être élucidé avec le représentant de la nation tierce avant que le produit ne soit chargé dans le (les) camion(s)-citerne(s).

2.1.1.3. Autorisation de chargement.

À l'issue de la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité et du contrôle d'acceptabilité, si le produit présente toutes les garanties de conformité, le conducteur SEA autorise le chargement du produit dans les compartiments du (des) camion(s)-citerne(s).

2.1.2. Opérations à effectuer à l'arrivée (chez le client).

La vérification du creux dans la (les) capacité(s) prévue(s) pour réceptionner le produit appartient au client.

À l'issue des opérations de déchargement, le conducteur du SEA fournit au client un certificat de livraison quantitatif et qualitatif ⁽¹⁾ (CLQQ) - (modèle n° 611*/5).

2.2. Livraison par camions-citernes tiers.

Ce cas englobe les livraisons directes dans les capacités de stockage des clients effectués par :

- les moyens organiques de la nation tierce ;
- des moyens civils affrétés par la nation tierce ;
- les moyens organiques français, hors service des essences des armées (exemple, transport par l'arme du train).

La responsabilité de la qualité du produit jusque dans la capacité du client incombe à l'unité qui assure le transport.

3. LIVRAISON AU CLIENT, DEPUIS LES CAPACITÉS DE STOCKAGE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

3.1. Livraison par camions-citernes du service des essences des armées.

La procédure est identique à celle décrite en annexe XIII. (cas des livraisons au client - à partir des capacités du SEA), point 1.

3.2. Livraison par camions-citernes tiers.

Ce cas englobe les livraisons dans les capacités de stockage des clients effectués par :

- les moyens organiques français, hors SEA (exemple, transport par l'arme du train ou enlèvement par le destinataire) ;
- des moyens civils affrétés par le service des essences des armées (SEA).

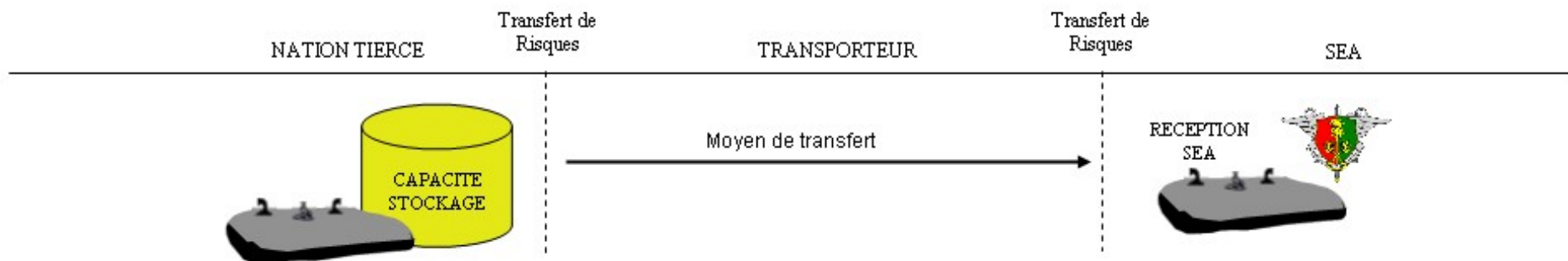
La procédure est identique à celle décrite en annexe XIII. (cas des livraisons au client - à partir des capacités du SEA), point 2.


(1) Le CLQQ mentionne les références du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.






Une copie de ce(s) document(s) n'est délivrée au client que lorsque celui-ci le demande.

ANNEXE IX.
SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CADRE D'OPÉRATIONS MULTINATIONALES.

1. LIVRAISON DANS LES CAPACITÉS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

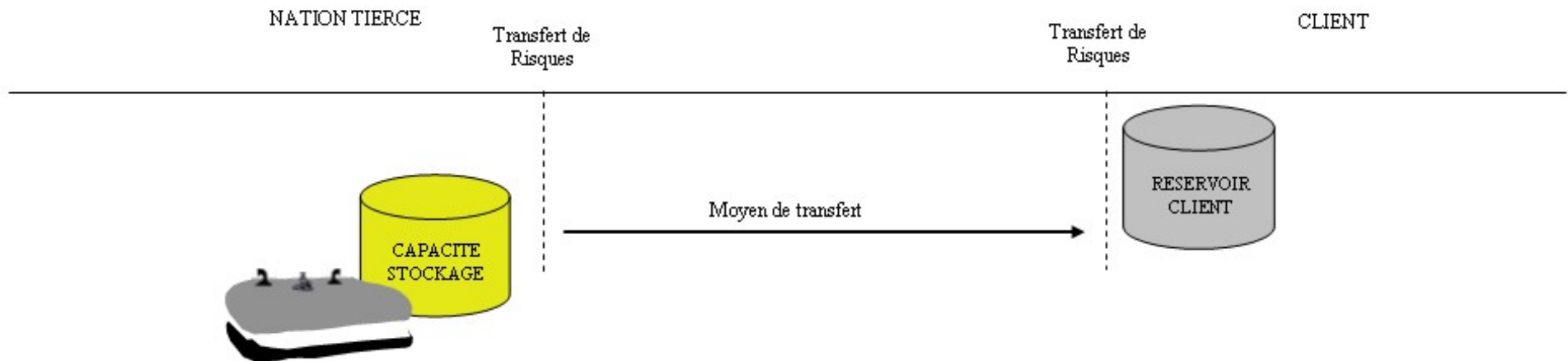






| DÉPART. | | MOYENS DE TRANSPORT. | ARRIVÉE. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT (DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
|---------------------------|-----------------------|---|--|---|--|
| AVANT LE CHARGEMENT. | | | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | |
| | |  Camion-citerne nation tierce. | Analyse de type C sur : - un échantillon de purge/camion si mono compartiment ; - un échantillon de purge/compartiment si plusieurs compartiments. | Cas général : - un échantillon de purge/camion si mono compartiment ; - un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré. Mesures dérogatoires. | Analyse de type A sur échantillon prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |

| | | | | | |
|--|---|---|--|--|--|
| | |  <p>Camion-citerne civil.</p> | | <p>Plusieurs norias de camions le même jour à partir d'un seul et même lot : un échantillon témoin (<i>idem</i> cas général) lors de la 1^{re} livraison de la journée.</p> <p>Si changement de lot au cours de la journée, reprendre un échantillon témoin (<i>idem</i> cas général).</p> | |
| | |  <p>Wagon-réservoirs nation tierce.</p> | Analyse de type C sur un échantillon de purge/wagon réservoir. | Un échantillon composite de cinq wagons-réservoirs. | Analyse de type A sur échantillon prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |
| | |  <p>Pipeline nation tierce.</p> | <p>Analyse de type C sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un échantillon de ligne en début d'introduction dans le réseau SEA ; - un échantillon de ligne en milieu de transfert. | Un échantillon de ligne prélevé au cours du transfert du produit. | Analyse de type A sur échantillon prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |
| <p>Si possible, analyse de type C sur un échantillon tous niveaux prélevés dans la (les) capacité(s) de stockage de la nation tierce.</p> <p>À défaut, analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> | <p>Si possible un échantillon tout niveaux dans chacune des capacités de stockage sinon un échantillon de ligne au poste de chargement.</p> |  <p>Camion-citerne SEA.</p> | <p>Analyse de type C sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un échantillon de purge/camion si mono compartiment ; - un échantillon de purge/compartiment si plusieurs compartiments. | | Analyse de type A sur échantillon prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |
| <p>Plombage de tous les compartiments.</p> | |  | Analyse de type C sur : | Cas général : | Analyse de type A sur échantillon prélevé dans la (les) capacité(s) de |

| | | | | | |
|--|--|--------------------------------------|---|--|---|
| | | Camion-citerne militaire (hors SEA). | <ul style="list-style-type: none"> - un échantillon de purge/camion si mono compartiment ; - un échantillon de purge/compartiment si plusieurs compartiments. | <ul style="list-style-type: none"> - un échantillon de purge/camion si mono compartiment ; - un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré. <p>Mesures dérogatoires. Plusieurs norias de camions le même jour à partir d'un seul et même lot : un échantillon témoin (<i>idem cas général</i>) lors de la première livraison de la journée.</p> <p>Si changement de lot au cours de la journée, reprendre un échantillon témoin (<i>idem cas général</i>).</p> | réception, à l'issue du temps de décantation. |
|--|--|--------------------------------------|---|--|---|

2. LIVRAISON DIRECTE AU CLIENT.



| DÉPART. | | MOYENS DE TRANSPORT. | ARRIVÉE. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT (DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
|--|-----------------------|--|---|-----------------------|--|
| AVANT LE CHARGEMENT. | | | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | |
| Si possible, analyse de type C sur un échantillon tous niveaux prélevés dans la (les) capacité (s) de stockage de la nation tierce. À défaut, analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement. | |  Camion-citerne SEA. | Le « représentant du SEA » fournit au client le CLQQ(1) (modèle n° 611*/5). | | |
| | |  Camion-citerne nation tierce.  Camion-citerne militaire FR (Hors SEA).  | La responsabilité de la qualité du produit jusque dans la capacité du client incombe à l'unité qui assure le transport. | | |

| | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|
| | | Camion-citerne civil affrété par nation tierce. | | | |
|--|--|---|--|--|--|

(1) Le CLQQ mentionne les références du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2. Une copie de ce(s) document(s) n'est délivrée au client que lorsque celui-ci le demande.

ANNEXE X.
**MODALITÉS D'EXÉCUTION DU CONTRÔLE PÉRIODIQUE DE LA QUALITÉ DES
CARBURANTS EN VRAC.**

1. PÉRIODICITÉ.

La périodicité du contrôle des carburants stockés varie en fonction de la nature du produit et éventuellement, de conditions climatologiques sévères qui peuvent en altérer la qualité.

En fonction du produit, cette périodicité est précisée :

- sur les fiches techniques produits insérées dans le guide technique des produits (GTP) ⁽¹⁾ distribués par le SEA ;
- dans le STANAG de dixième référence ⁽¹⁾ et les éventuelles réserves formulées par la France.

2. ANALYSES.

2.1. Prélèvement et demande d'analyse.

À partir des registres de réservoir, le « chargé du contrôle de qualité » du dépôt/détachement détermine les bacs dont le produit doit être soumis à une analyse de contrôle périodique.

L'échéance venue, il prélève un échantillon tous niveaux dans le bac et l'expédie vers le laboratoire chargé des analyses pour une analyse type B2. Les modalités de rédaction des demandes d'analyse des échantillons sont détaillées dans l'instruction de quatrième référence.

Nota. Sauf cas particulier, les demandes d'analyse B2 ne comportent aucune mention d'urgence.

Le dépôt/détachement effectuant la demande d'analyse veille à prendre les délais suffisants pour la réalisation de l'analyse de type B2 de façon à assurer que le produit soit toujours couvert par le dernier rapport d'analyse avant la réception des conclusions du LSEA.

2.2. Document certifiant la qualité d'un produit.

Les caractéristiques à mesurer lors des analyses périodiques de type B2 sont indiquées dans la spécification du produit considéré ou, à défaut, dans le STANAG de dixième référence ⁽¹⁾. L'avis technique du laboratoire du SEA tient compte des résultats des essais, ainsi que des limites imposées pour tenir compte de la détérioration admise au cours du stockage dans le STANAG de onzième référence ⁽¹⁾.

Le rapport d'analyse est adressé par le laboratoire chargé des analyses :

- à l'AET ;
- au dépôt/détachement ayant effectué la demande d'analyse.

3. DÉCISION D'EXPLOITATION.

La décision d'exploitation incombe à l'AET, qui s'appuie, pour cela :

- sur la comparaison des valeurs des caractéristiques par rapport à celles du précédent CQ couvrant le produit considéré ;
- sur l'avis technique du laboratoire chargé des analyses.

(1) n.i. BO.

ANNEXE XI.
**DESCRIPTIF DÉTAILLÉ DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES OPÉRATIONS DE
MOUVEMENTS INTERNES AU SEIN DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.**

Dans le cas des opérations de transfert au sein du SEA, il n'y a pas de transfert de propriété.

Il peut s'agir de :

- transferts internes à un dépôt ;
- transferts entre deux dépôts (par les moyens organiques du SEA ou par des moyens civils). Dans le cas où le transport est externalisé, les risques inhérents au transport du produit sont assumés par le transporteur. Celui-ci doit mettre en œuvre les moyens et les procédures permettant d'assurer le maintien de la qualité du produit. Il s'agit-là d'une disposition contractuelle qui doit être explicitement mentionnée dans les documents administratifs du marché.

Enfin, au moment de la livraison, il convient de s'assurer que la qualité du produit n'a pas subi de dégradation au cours du transport.

1. TRANSFERTS INTERNES À UN DÉPÔT.

Pour tout transfert interne avec ségrégation, le « chargé du contrôle de qualité » du dépôt prélève un échantillon tous niveaux dans le réservoir de réception (après surcharge éventuelle) et effectue une analyse type C.

Pour les transferts sans ségrégation, le « chargé du contrôle de qualité » constitue un échantillon tous niveaux dans le réservoir de réception (après surcharge éventuelle) et l'expédie au laboratoire du SEA pour une analyse type B1.

2. TRANSFERTS ENTRE DEUX DÉPÔTS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

2.1. Opérations à effectuer au départ.

Les opérations à effectuer par le « chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement expéditeur sont, chronologiquement, les suivantes :

- vérification du certificat de qualité ;
- vérification, selon les cas, de la propreté et de la vacuité des capacités de transport ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- plombage des capacités de transport.

2.1.1. *Vérification du certificat de qualité.*

Préalablement au chargement, le « chargé de contrôle qualité » vérifie qu'il dispose du (des) document(s) certifiant la qualité du (des) lot(s) de produit en instance de transfert, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

2.1.2. *Vérification, selon les cas, de la propreté et de la vacuité des capacités de transport.*

Le « chargé du contrôle de qualité » effectue une vérification de la propreté et de la vacuité de toutes les capacités de transport conformément aux prescriptions de l'annexe III. de la présente instruction.

2.1.3. *Contrôle d'acceptabilité.*

Les contrôles d'acceptabilité réalisés au cours des opérations de chargement ont pour but de vérifier la nature et la qualité du produit chargé dans les moyens de transport.

Il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le certificat de qualité de raffinerie. Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, une contamination a pu se produire et le problème doit être élucidé avec le fournisseur avant que le produit ne soit accepté.

Toute anomalie relevée par le contrôle d'acceptabilité entraîne l'arrêt du chargement si celui-ci est commencé.

| TYPES D'ÉCHANTILLON À PRÉLEVER POUR LE CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. |
|---|
| Réception par camions-citernes SEA. Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement. |
| Réception par wagons-réservoirs SEA. <i>Idem</i> camions-citernes SEA. |
| Réception par oléoduc SEA. Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C au début de l'introduction dans le réseau de tuyauterie de dépôt/détachement, sur un échantillon prélevé en continu. |
| Réception par camions-citernes civils. <i>Idem</i> camions-citernes SEA. |
| Réception par wagons-réservoirs civils. <i>Idem</i> camions-citernes SEA. |
| Réception par pétrolier ravitailleur. Le « chargé de contrôle qualité » effectue trois analyses de type C sur un échantillon de ligne prélevé à la bouche à quai au début du chargement, en milieu du transfert et à la fin du chargement. |

2.1.4. *Plombage des capacités de transport.*

Pour les transports par wagon-réservoir, le « chargé de contrôle qualité » procède au plombage de toutes les capacités à l'issue du chargement.

Pour les transports par camion-citerne, le plombage n'est pas nécessaire, puisque les réservoirs restent en permanence sous la surveillance directe du conducteur de véhicule.

Cependant, si le véhicule doit rester un certain temps sans surveillance (chargement la veille, arrêt en cours de transport, etc.), le conducteur de véhicule doit procéder au plombage du trou d'homme et des vannes de vidange, de façon à s'assurer que sa citerne n'a pas été ouverte pendant ce laps de temps.

2.2. **Opérations à effectuer à l'arrivée.**

Les opérations successives à effectuer par le « chargé de contrôle de qualité » du dépôt/détachement destinataire sont les suivantes :

- vérification du creux ;
- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;

- vérification des plombs des capacités ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- autorisation de déchargement/livraison ;
- prise d'échantillons témoin ;
- prélèvement et analyse des échantillons dans la (les) capacité (s) de réception ;
- élimination des échantillons témoin.

2.2.1. Vérification du creux.

Avant toute réception de produit, le « chargé de contrôle qualité » effectue une vérification du creux dans les capacités prévues pour réceptionner le produit.

2.2.2. Vérification du (des) document(s) certifiant la qualité.

Préalablement à tout transfert ou déchargement de produit dans les capacités du dépôt/détachement, le « chargé de contrôle qualité » doit vérifier que le produit a fait l'objet d'une décision d'exploitation prononcée par l'AET et qu'il dispose d'une copie du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2. du (des) lot(s) concerné(s).

Lorsque plusieurs lots de produit sont livrés, le « chargé de contrôle qualité » effectue ces vérifications pour tous les lots.

2.2.3. Vérification des plombs des capacités.

Préalablement aux opérations de déchargement, hormis dans le cas des enlèvements par camions-citernes SEA, le « chargé du contrôle de qualité » du dépôt destinataire effectue une vérification de tous les plombs sur les différentes capacités de transport.

Si les plombs sont absents ou brisés, le chef de dépôt s'adresse au transporteur civil ou au représentant de la SNCF ayant procédé à la mise sur embranchement particulier et rend compte à l'AET. Des réserves sont émises sur les documents de transport et les opérations de contrôle de qualité sont tout particulièrement soignées.

2.2.4. Contrôle d'acceptabilité.

Après les opérations de purge de toutes les capacités (compartiments) de transport, le « chargé du contrôle de qualité » procède à un contrôle d'acceptabilité.

Il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le CQ fournisseur. Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, une contamination a pu se produire et le problème doit être élucidé avec le fournisseur avant que le produit ne soit accepté.

| TYPES D'ÉCHANTILLONS À PRÉLEVER POUR LE CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. |
|--|
| Réception par camions-citernes SEA (cas général). |
| Pour chaque camion mono-compartiment, l'échantillon témoin est un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité. |
| Pour un camion multi-compartiments, l'échantillon témoin est un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré. Les échantillons de chaque compartiment sont prélevés au point de purge. Il est constitué d'un échantillon |

composite par camion.

Réception par camions-citernes SEA (mesures dérogatoires).

En cas de livraison par plusieurs norias de camions le même jour à partir d'un seul et même lot, le « chargé de contrôle qualité » procède au prélèvement d'un échantillon témoin (échantillon de purge si camion mono- compartiment ou échantillon composite si camion multi-compartiments) pour chaque camion lors de la 1^{re} livraison de la journée.

Par ailleurs, ces opérations doivent être renouvelées en cas de changement de lot au cours de la journée.

Réception par wagons-réservoirs SEA.

Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de chacun de wagon-réservoir.

Réception par oléoduc SEA (hors transfert intra-dépôt ou inter-parcs au sein d'un dépôt).

Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir d'un échantillon de ligne prélevé en début d'introduction dans le réseau du SEA.

Puis, au cours de la livraison, il effectue une 2^e analyse de type C à partir d'un échantillon de ligne prélevé en milieu de transfert.

Réception par camions-citernes civils.

Pour chaque camion mono-compartiment, l'échantillon témoin est un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité.

Pour un camion multi-compartiments, l'échantillon témoin est un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré. Les échantillons de chaque compartiment sont prélevés au point de purge. Il est constitué un échantillon composite par camion.

Réception par wagons-réservoirs civils.

Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir d'un échantillon de purge prélevé au point de purge de chacun de wagon-réservoir.

Réception par voie d'eau.

Le « chargé de contrôle qualité » effectue une analyse de type C à partir d'un échantillon composite de réservoirs multi-compartiments constitué d'échantillons tous niveaux prélevés dans chacun des compartiments du navire. Au préalable, sur chaque échantillon tous niveaux prélevé, un examen visuel de l'aspect et de la couleur est réalisé en vue de contrôler l'absence d'eau, de particules, voire d'une éventuelle bio-contamination dans chacun des tanks du navire.

2.2.5. Autorisation de déchargement/livraison.

À l'issue de la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité et du contrôle d'acceptabilité, si le produit présente toutes les garanties de conformité, le « chargé de contrôle qualité » autorise le déchargement du produit dans ses capacités.

Toutefois, toute anomalie relevée par le contrôle d'acceptabilité entraîne l'arrêt de la livraison.

2.2.6. Prise d'échantillons témoins.

La prise d'échantillons témoins comporte le prélèvement, le scellement et l'identification de trois échantillons répartis comme suit :

| N° DE L'ÉCHANTILLON TÉMOIN. | QUANTITÉ. | DESTINATAIRE. |
|-----------------------------|--------------------|--|
| Échantillon n° 1. | 3*1 litre (1 VA3). | « Chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement. |

| | | |
|-------------------|--|--|
| Échantillon n° 2. | 3*1 litre (1 VA3). | « Chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement. |
| Échantillon n° 3. | Selon les procédures internes du fournisseur/transporteur. | Fournisseur/transporteur. |

Nota. Il appartient au fournisseur/transporteur de prévoir, en quantité et en qualité, les récipients destinés au prélèvement des échantillons qui lui sont destinés. En revanche, l'ensemble des prélèvements doit, dans la mesure du possible, être réalisé avec un même matériel d'échantillonnage.

| TYPES D'ÉCHANTILLON TÉMOINS À PRÉLEVER. |
|---|
| Réception par camions-citernes SEA. Sans objet. |
| Réception par wagons-réservoirs SEA. Sans objet. |
| Réception par oléoduc SEA. Sans objet. |
| Réception par camions-citernes (cas général). Pour chaque camion mono-compartiment, l'échantillon témoin est un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité. Pour un camion multi-compartiments, l'échantillon témoin est un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré. Les échantillons de chaque compartiment sont prélevés au point de purge. Il est constitué un échantillon composite par camion. Réception par camions-citernes (mesures dérogatoires). Certains dépôts du SEA sont ravitaillés par camions-citernes selon une fréquence trop importante pour permettre de procéder aux prélèvements d'échantillons témoins tels que décrits précédemment. En cas de livraison par plusieurs norias de camions le même jour à partir d'un seul et même lot, le « chargé de contrôle qualité » procède au prélèvement d'un échantillon témoin (échantillon de purge si camion mono- compartiment ou échantillon composite si camion multi-compartiments) pour chaque camion lors de la 1re livraison de la journée. Par ailleurs, ces opérations doivent être renouvelées en cas de changement de lot au cours de la journée. |
| Réception par wagons-réservoirs civils. Les échantillons témoins sont des échantillons composites de 5 wagons-réservoirs, prélevés au point de purge de chacun de wagon-réservoir. |
| Réception par voie d'eau. Les échantillons témoins sont prélevés à deux moments et à des endroits différents. D'une part, avant le déchargement, il sont constitués d'échantillons composites de réservoirs multi-compartiments réalisés à partir d'échantillons tous niveaux prélevés dans chacun des compartiments du bateau et, d'autre part, au tout début du déchargement, d'échantillons de ligne prélevés en sortie de canalisation du pétrolier et au plus proche de la première bride du dépôt. |

Ces échantillons ne sont analysés qu'en cas de problème, sur ordre de l'AET ou à la demande du LSEA.

En vue de garantir l'intégrité des échantillons témoins, le « chargé de contrôle qualité » veille tout particulièrement à la qualité de leur scellement et à leur identification (étiquettes modèle n° 611*/01).

Les échantillons témoins prélevés par le « chargé de contrôle qualité » sont stockés dans un dépôt du SEA.

2.2.7. *Prélèvement et analyse des échantillons dans la (les) capacité(s) de réception.*

À l'issue de la réception et du temps de décantation prévu par l'instruction de treizième référence, le « chargé de contrôle qualité » effectue un prélèvement tous niveaux dans toutes les capacités ayant réceptionné du produit.

Ce(s) prélèvement(s) est (sont) expédié(s) dans les plus brefs délais au laboratoire chargé des analyses, conformément aux prescriptions de l'instruction de quatrième référence.

| TYPE D'ANALYSE À EFFECTUER SUR UN ÉCHANTILLON PRELEVÉ DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION. |
|--|
| Réception par camions-citernes SEA. Analyse de type B1. |
| Réception par wagons-réservoirs SEA. Analyse de type B1. |
| Réception par oléoduc SEA. Analyse de type B1. |
| Réception par camions-citernes civils. Analyse de type A. |
| Réception par wagons-réservoirs civils. Analyse de type A. |
| Réception par pétrolier ravitailleur. Analyse de type A. |

2.2.8. *Élimination des échantillons témoins.*

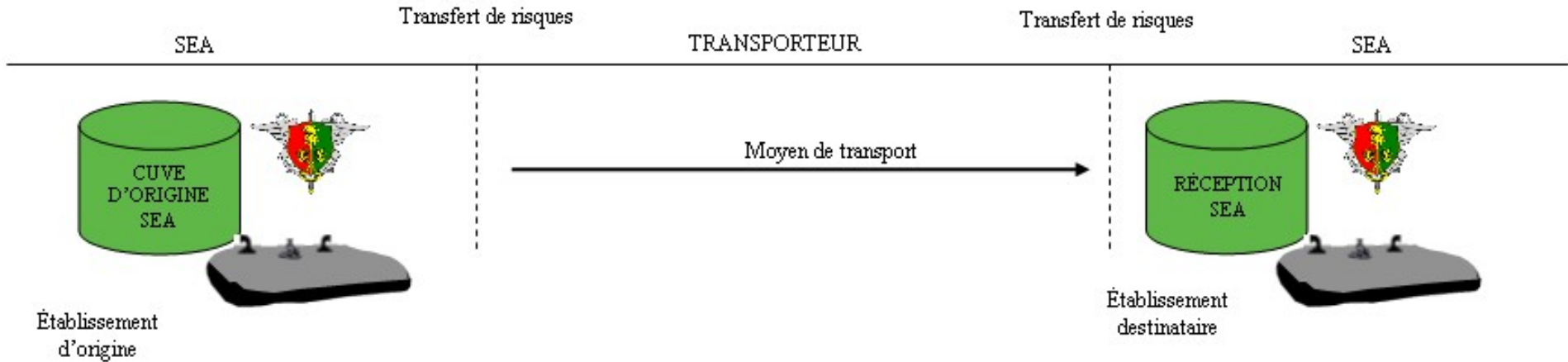
Élimination des échantillons témoins.


En fonction de la décision d'exploitation prise par l'AET, les échantillons témoins sont :




- soit mis à la consommation ;
- soit analysés afin d'identifier l'origine de la détérioration de la qualité du produit dans la (les) capacité(s) de réception et, le cas échéant, d'engager une procédure de litige avec le transporteur civil.



ANNEXE XII.

SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES MOUVEMENTS INTERNES AU SEIN DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.



| DÉPART. | | | ARRIVÉE. | | |
|--|---|---|---|---|---|
| AVANT LE CHARGEMENT. | | MOYENS DE TRANSPORT. | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT (DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | |
| Analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement. Plombage de tous les compartiments. | Échantillons composites de cinq wagons-réservoirs, prélevés au point de purge de chacun de wagon-réservoir. |  Wagons-réservoirs civils. | Après vérification des plombs, analyse de type C sur un échantillon de purge/wagon réservoir. | Un échantillon composite de cinq wagons-réservoirs. | Analyse de type A sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |

| | | | | | |
|---|--|--|--|--|---|
| <p>Analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> <p>Plombage de tous les compartiments.</p> | <p>Camion mono compartiment :</p> <p>- un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité.</p> <p>Camion multi compartiments, un échantillon composite.</p> <p>Si plusieurs norias, voir mesures dérogatoires.</p> |  <p>Camion-citerne civil.</p> | <p>Après vérification des plombs, analyse de type C sur :</p> <p>- un échantillon de purge/camion si mono-compartiment ;</p> <p>- un échantillon de purge/compartiment si plusieurs compartiments.</p> | <p>Cas général :</p> <p>- un échantillon de purge/camion si mono- compartiment ;</p> <p>- un échantillon composite des compartiments contenant le produit livré.</p> <p>Mesures dérogatoires.</p> <p>Plusieurs norias de camions le même jour à partir d'un seul et même lot : un échantillon témoin (<i>idem</i> cas général) lors de la 1^{re} livraison de la journée.</p> <p>Si changement de lot au cours de la journée, reprendre un échantillon témoin (<i>idem</i> cas général).</p> | <p>Analyse de type A sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation.</p> |
| <p>Analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> | |  <p>Camion-citerne SEA.</p> | <p>Analyse de type C sur :</p> <p>- un échantillon de purge/camion si mono compartiment ;</p> <p>- un échantillon de purge/compartiment si plusieurs compartiments.</p> | | <p>Analyse de type B1 sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation.</p> |
| <p>Analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> <p>Plombage de tous les compartiments.</p> | |  <p>Wagons-réservoirs SEA.</p> | <p>Après vérification des plombs, analyse de type C sur un échantillon de purge/wagon réservoir.</p> | | <p>Analyse de type B1 sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation.</p> |

| | | | | | |
|--|--|--|--|---|---|
| <p>Analyse de type C au début de l'introduction dans le réseau de tuyauterie de dépôt/détachement, sur un échantillon prélevé en continu.</p> | |  <p>Oléoduc SEA.</p> | <p>Analyse de type C sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un échantillon de ligne en début d'introduction dans le réseau SEA ; - un échantillon de ligne en milieu de transfert. | | <p>Analyse de type B1 sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation.</p> |
| <p>Analyses de type C sur un échantillon de ligne prélevé à la bouche à quai :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au début du chargement ; - en milieu du transfert ; - à la fin du chargement. | <p>Un échantillon de ligne prélevé au cours du transfert du produit depuis la capacité de stockage vers le navire.</p> |  <p>Pétrolier, caboteur ou barge fluviale.</p> | <p>Contrôle de l'aspect et de la couleur sur les échantillons tous niveaux prélevés dans chaque tank.</p> <p>Analyse de type C à partir d'un échantillon composite de réservoirs multi compartiments constitué d'échantillons tous niveaux prélevés dans chacun des tanks du navire.</p> | <p>Un échantillon composite de réservoirs multi compartiments avant transfert.</p> <p>Un échantillon de ligne prélevé en sortie de canalisation du pétrolier et au plus proche de la première bride du dépôt, au tout début du transfert.</p> | <p>Analyse de type A sur échantillon tous niveaux prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation.</p> |

ANNEXE XIII.

DESCRIPTIF DÉTAILLÉ DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES LIVRAISONS AU CLIENT (À PARTIR DES CAPACITÉS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES).

1. LIVRAISON PAR CAMIONS - CITERNES DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

Les conducteurs de véhicules (personnel du SEA) doivent effectuer des opérations de contrôle de qualité des produits qu'ils transportent, avant le chargement et le déchargement.

1.1. Opérations à effectuer au départ.

Les opérations à effectuer par le conducteur SEA sont, chronologiquement, les suivantes :

- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;
- vérification de la propreté et de la vacuité des capacités de transport ;
- contrôle d'acceptabilité.

1.1.1. Vérification des documents certifiant la qualité du produit.

Préalablement à tout chargement de produit dans les compartiments du (des) camion(s)-citerne(s), le conducteur SEA doit procéder à la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

1.1.2. Vérification, selon les cas, de la propreté et de la vacuité des capacités de transport.

Le conducteur SEA effectue une vérification de la propreté et de la vacuité de toutes les capacités de transport conformément aux prescriptions de l'annexe III.

1.1.3. Contrôle d'acceptabilité.

Le conducteur SEA effectue un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) du produit sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.

Pour chaque lot, il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le document certifiant la qualité.

Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, l'anomalie entraîne l'arrêt du chargement si celui-ci est commencé et doit être signalée au « chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement.

1.2. Opérations à effectuer à l'arrivée (chez le client).

La vérification du creux dans la (les) capacité(s) prévue(s) pour réceptionner le produit appartient au client.

À l'issue des opérations de déchargement, le conducteur du SEA fournit au client un (CLQQ) ⁽¹⁾ - (modèle n° 611*/5).

2. LIVRAISON PAR CAMIONS-CITERNES (TRANSPORTEUR CIVIL OU CLIENT).

Les opérations à effectuer par le « chargé de contrôle qualité » du dépôt/détachement sont, chronologiquement, les suivantes :

- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;

- contrôle d'acceptabilité ;
- rédaction du CLQQ.

2.1. Vérification des documents certifiant la qualité du produit.

Préalablement à tout chargement de produit dans les compartiments du (des) camion(s)-citerne(s), le « chargé de contrôle qualité » doit procéder à la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

2.1.1. Contrôle d'acceptabilité.

Le « chargé de contrôle qualité » effectue contradictoirement un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) du produit sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.

Pour chaque lot, il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le document certifiant la qualité.

Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, l'anomalie entraîne l'arrêt du chargement si celui-ci est commencé.

2.1.2. Rédaction du certificat de livraison quantitatif et qualitatif.

Dans le cas d'un enlèvement par transporteur civil ou par un représentant de la partie prenante, le « chargé de contrôle qualité » du dépôt établit un CLQQ (modèle n° 611*/5) et le remet au transporteur civil ou au client.

3. LIVRAISON PAR BOUCHE À QUAI.

Les opérations à effectuer par le « chargé de contrôle qualité » du dépôt sont, chronologiquement, les suivantes :

- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité détenu(s) par le dépôt du SEA ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- prise d'échantillon témoin ;
- contrôle en cours de distribution ;
- rédaction du CLQQ.

3.1. Vérification des documents certifiant la qualité du produit.

Préalablement à tout chargement de produit dans les soutes des navires, le « chargé de contrôle qualité » doit procéder à la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

3.2. Contrôle d'acceptabilité.

Le « chargé de contrôle qualité » effectue contradictoirement avec le client un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) du produit sur un échantillon de ligne prélevé à la bouche à quai.

Pour chaque lot, il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le document certifiant la

qualité.

Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, l'anomalie entraîne l'arrêt du chargement si celui-ci est commencé.

3.3. Prise d'échantillon témoin.

Après avoir autorisé la distribution, le « chargé de contrôle qualité » réalise le prélèvement d'un échantillon témoin. L'échantillon témoin est un échantillon de ligne prélevé à la bouche à quai. La prise d'échantillon témoin comporte le prélèvement, le scellement et l'identification.

En vue de garantir l'intégrité de l'échantillon témoin, le « chargé de contrôle qualité » du SEA veille tout particulièrement à la qualité de son scellement et à son identification (étiquettes modèle n° 611*/01).

Cet échantillon ne sera analysé qu'en cas de problème, sur demande du client ou du dépôt du SEA.

3.4. Contrôle en cours de distribution.

Au cours de la distribution (au milieu et avant la fin), le « chargé de contrôle qualité » effectue deux autres contrôles (analyse de type C) du produit sur un échantillon de ligne prélevé à la bouche à quai. Toute anomalie entraîne l'arrêt du chargement.

3.5. Rédaction du certificat de livraison quantitatif et qualitatif.

Le « chargé de contrôle qualité » du dépôt établit un CLQQ (modèle n° 611*/5) et le remet au client.

3.6. Élimination de l'échantillon témoin.

L'échantillon témoin est conservé au dépôt du SEA pendant une durée de six mois puis éliminé.

4. LIVRAISON DANS DES CHALANDS-CITERNES OU BARGES APPARTENANT AU CLIENT.

Les opérations à effectuer par le « chargé de contrôle qualité » du dépôt sont, chronologiquement, les suivantes :

- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;
- vérification de la propreté et de la vacuité des capacités des chalands avec un représentant du propriétaire des barges ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- prise d'échantillon témoin ;
- contrôle en cours de distribution ;
- rédaction du CLQQ.

4.1. Vérification des documents certifiant la qualité du produit.

Préalablement à tout chargement de produit dans les compartiments du (des) chaland(s)-citerne(s), le « chargé de contrôle qualité » doit procéder à la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

4.2. Vérification, selon les cas, de la propreté et de la vacuité des capacités du (des) chaland(s) citerne(s).

Accompagné par le responsable de la barge, le « chargé de contrôle qualité » du dépôt effectue une vérification de la propreté et de la vacuité des réservoirs de la barge conformément aux prescriptions de l'annexe III.

4.3. Contrôle d'acceptabilité.

Le « chargé de contrôle qualité » effectue contradictoirement avec le responsable de la barge un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) du produit sur un échantillon de ligne prélevé à la bouche à quai.

Pour chaque lot, il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le document certifiant la qualité.

Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, l'anomalie entraîne l'arrêt du chargement si celui-ci est commencé.

4.4. Prise d'échantillon témoin.

Après avoir autorisé la distribution, le « chargé de contrôle qualité » réalise le prélèvement d'un échantillon témoin. L'échantillon témoin est un échantillon de ligne prélevé à la bouche à quai. La prise d'échantillon témoin comporte le prélèvement, le scellement et l'identification.

En vue de garantir l'intégrité de l'échantillon témoin, le « chargé de contrôle qualité » du SEA veille tout particulièrement à la qualité de son scellement et à son identification (étiquettes modèle n° 611*/01).

Cet échantillon ne sera analysé qu'en cas de problème, sur demande du client ou du dépôt du SEA.

4.5. Contrôle en cours de distribution.

Au cours de la distribution (au milieu et avant la fin), le « chargé de contrôle qualité » effectue deux autres contrôles (analyse de type C) du produit sur un échantillon de ligne prélevé à la bouche à quai. Toute anomalie entraîne l'arrêt du chargement.

4.6. Rédaction du certificat de livraison quantitatif et qualitatif.

Dans le cas d'un enlèvement par transporteur civil ou par un intermédiaire agissant pour le compte du client, le « chargé de contrôle qualité » du dépôt établit un CLQQ (modèle n° 611*/5) et le remet au transporteur civil ou à l'intermédiaire.

4.7. Élimination de l'échantillon témoin.

L'échantillon témoin est conservé au dépôt du SEA pendant une durée de six mois puis éliminé.

5. LIVRAISON PAR CONTENEUR CITERNE MARITIME.

L'emploi de conteneurs citernes maritimes (CCM) est requis pour le transport et le stockage en carburéacteur à haut point d'éclair de type F-44 nécessaire pour le ravitaillement des bâtiments porte-hélicoptères déployés outre-mer. Le SEA est chargé de l'expédition des conteneurs. Lors de son expédition, la qualité du produit doit être certifiée afin de couvrir la période du contrôle périodique au stockage de douze mois sous faible latitude.

Les opérations à effectuer par le « chargé de contrôle qualité » du dépôt sont, chronologiquement, les suivantes :

- vérification du (des) document(s) certifiant la qualité ;
- vérification de la disponibilité, de la propreté et de la vacuité du CCM ;
- contrôle d'acceptabilité ;
- prélèvement et analyse d'un échantillon de produit chargé dans le CCM ;
- rédaction du CLQQ.

5.1. Vérification des documents certifiant la qualité du produit.

Préalablement à tout chargement de produit dans le conteneur citerne maritime, le « chargé de contrôle qualité » doit procéder à la vérification du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1. et 3.7.2.

5.2. Vérification de la propreté et de la vacuité du conteneur citerne maritime.

Le « chargé de contrôle qualité » du dépôt effectue une vérification de la propreté et de la vacuité du CCM. Au préalable, il s'assure que le CCM est à jour de ses visites d'entretien et de maintenance.

5.3. Contrôle d'acceptabilité.

Le « chargé de contrôle qualité » effectue un contrôle d'acceptabilité (analyse de type C) du produit sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.

Pour chaque lot, il vérifie, en particulier que la qualité du produit en stock n'a pas changé, par comparaison du résultat de la valeur de la masse volumique mesurée avec la valeur indiquée sur le document certifiant la qualité.

Si les deux valeurs (ramenées aux conditions standard) diffèrent de plus de 3 kg/m³, l'anomalie entraîne l'arrêt du chargement si celui-ci est commencé.

5.4. Prélèvement et analyse d'un échantillon dans le conteneur citerne maritime..

À l'issue du chargement et du temps de décantation prévu par l'instruction de treizième référence, le « chargé de contrôle qualité » du SEA effectue un prélèvement tous niveaux dans le CCM.

Ce prélèvement est expédié dans les plus brefs délais vers le laboratoire chargé des analyses (cf. point 3.6.) pour analyse de type A, conformément aux prescriptions de l'instruction de quatrième référence.

5.5. Rédaction du certificat de livraison quantitatif et qualitatif.

Le « chargé de contrôle qualité » du dépôt établit un CLQQ (modèle n° 611*/5) et joint une copie du rapport d'analyse de type A.

Le CCM est scellé puis expédié avec les documents certifiant la qualité du produit.

(1) Le CLQQ mentionne les références du (des) document(s) certifiant la qualité, au sens des dispositions prévues par les points 3.7.1 et 3.7.2.

Une copie de ce(s) document(s) n'est délivrée au client que lorsque celui-ci le(s) demande.

ANNEXE XIV.
**MODALITÉS D'EXÉCUTION DU CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DES CARBURANTS LORS DES
AVITAILLEMENTS D'AÉRONEFS.**

1. AVITAILLEMENT À PARTIR DE CAMION-CITERNE AVITAILLEUR.

1.1. Contrôle de la qualité avant chargement.

Préalablement à tout chargement de produit, le conducteur doit vérifier la propreté du véhicule avitailleur, conformément aux prescriptions de l'annexe III.

À l'issue de chaque chargement, il doit :

- respecter le temps de décantation prévu par l'instruction de treizième référence ;
- effectuer une analyse type C sur un échantillon de purge prélevé au point de purge de la capacité ;
- procéder à l'ensemble des vérifications listées dans la fiche de contrôle journalier du véhicule avitailleur (modèle n° 611/*13) et renseigner l'ensemble des informations demandées.

1.2. Opérations à l'issue de l'avitaillement.

À l'issue de chaque opération d'avitaillement, il renseigne le document attestant de la livraison du produit auprès du client (bon modèle 68) ⁽¹⁾ ou autre.

2. AVITAILLEMENT À PARTIR DE DISPOSITIFS D'AVITAILLEMENT (HÉLISTATIONS, HYDRANT-SYSTÈMES, OLÉOSERVEURS, GROUPE MOTOPOMPE).

2.1. Contrôle de la qualité avant mise bord aéronef.

Préalablement à toute première mise en œuvre quotidienne du dispositif d'avitaillement, l'opérateur doit :

- vérifier la propreté du matériel d'avitaillement ;
- effectuer une analyse type C sur un échantillon d'extrémité de flexible, lorsque cela est possible ⁽²⁾ ou, à défaut, sur un échantillon de purge prélevé au point de prélèvement le plus proche possible du dispositif d'avitaillement ;
- et consigner l'ensemble des résultats sur un registre.

2.2. Opérations à l'issue de l'avitaillement.

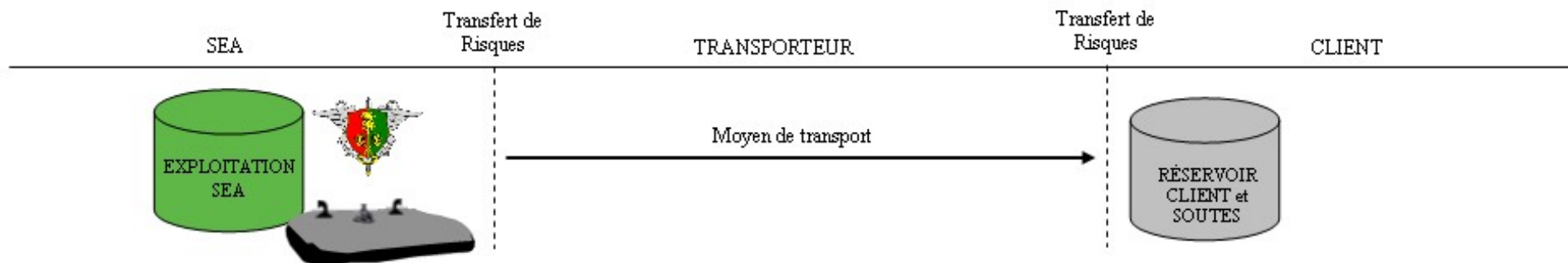
À l'issue de chaque opération d'avitaillement, il renseigne le document attestant de la livraison du produit auprès du client (bon modèle 68) ⁽¹⁾ ou autre.



(1) n.i. BO.



(2) Lorsque le dépôt/détachement est équipé d'un dispositif de prélèvement d'échantillon en bout d'accrocheur.



ANNEXE XV.

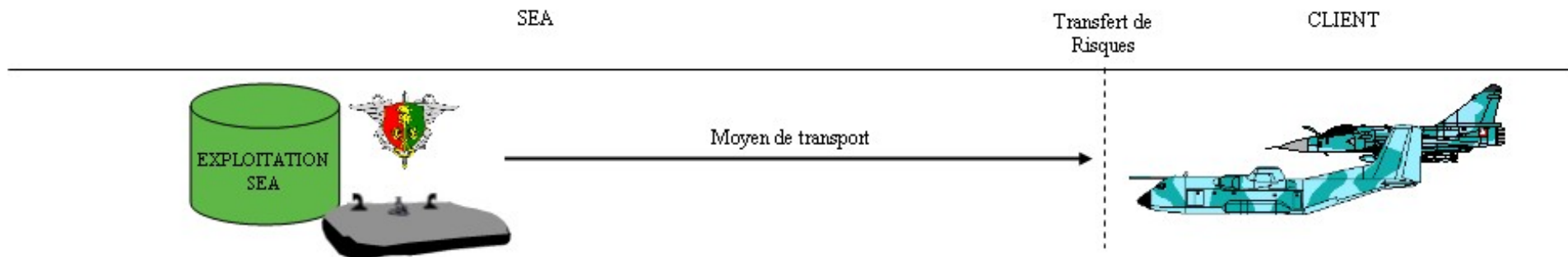
SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DES LIVRAISONS AU CLIENT (À PARTIR DES CAPACITÉS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES).




| DÉPART. | | | ARRIVÉE. | | |
|---|-----------------------|---|---|-----------------------|--|
| AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | MOYENS DE TRANSPORT. | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT (DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | |
| Analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement. | |  Camion-citerne SEA. | Le « représentant du SEA » fournit au client : - un CLQQ (modèle n° 611*/5) ; - une copie du RA relatif au produit livré. | | |
| Analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement. Le « chargé de contrôle qualité » du | |  Camion-citerne civil. | Le conducteur civil fournit au client : - un CLQQ (modèle n° 611*/5) ; | | |

| | | | | | |
|---|---------------------------------|--|--|--|--|
| <p>dépôt fournit au conducteur civil :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un CLQQ (modèle n° 611*/5) ; - une copie du (des) RA relatif(s) au(x) lot(s) de produit chargé dans le camion du client (si demandé). <p>Tous les compartiments sont plombés.</p> | | | <p>- une copie du RA relatif au produit livré.</p> | | |
| <p>Analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> <p>Le « chargé de contrôle qualité » du dépôt fournit au client :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un CLQQ (modèle n° 611*/5) ; - une copie du (des) RA relatif(s) au(x) lot(s) de produit chargé dans le camion du client (si demandé). | |  <p>Camion-citerne client.</p> | | | |
| <p>Analyse de type C sur un échantillon de ligne contradictoirement avec le responsable client.</p> <p>Analyses de type C sur un échantillon de ligne au milieu et à la fin de la distribution.</p> <p>Le « chargé de contrôle qualité » du dépôt fournit au client :</p> <p>Un CLQQ (modèle n° 611*/5).</p> | <p>Un échantillon de ligne.</p> |  <p>Bouche à quai SEA.</p> | | | |

| | | | | | |
|---|---------------------------------|---|--|--|--|
| <p>Analyse de type C sur un échantillon de ligne contradictoirement avec le responsable de la barge.</p> <p>Analyses de type C sur un échantillon de ligne au milieu et à la fin de la distribution.</p> <p>Le « chargé de contrôle qualité » du dépôt fournit au responsable de la barge :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un CLQQ (modèle n° 611*/5) ; - une copie du (des) RA relatif(s) au(x) lot(s) de produit chargé dans la barge du client (si demandé). | <p>Un échantillon de ligne.</p> |  <p>Barge client.</p> | <p>Le responsable de la barge fournit au client :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un CLQQ (modèle n° 611*/5) ; - une copie du RA relatif au produit livré. (si demandé). <p>Le client réalise une analyse de type C sur un échantillon de ligne lors de la délivrance à couple.</p> | | |
| <p>Analyse de type C sur un échantillon de ligne prélevé au poste de chargement.</p> <p>Analyse de type A sur un échantillon tous niveaux du produit chargé.</p> <p>Le « chargé de contrôle qualité » du dépôt expédie avec le conteneur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un CLQQ (modèle n° 611*/5) ; - une copie du (des) RA relatif(s) au(x) lot(s) de produit chargé dans le conteneur. | |  <p>CCM</p> | <p>Le client contrôle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le CLQQ (modèle n° 611*/5) ; - le RA relatif au produit livré. <p>Le client réalise une analyse de type C avant tout déchargement du produit.</p> | | |



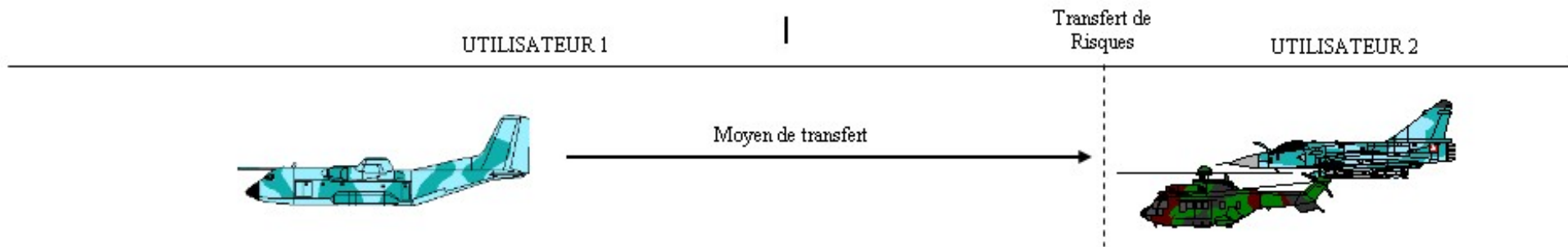
| DÉPART. | | MOYENS DE TRANSPORT. | ARRIVÉE. | | |
|--|-----------------------|--|------------------------|--|--|
| AVANT LE CHARGEMENT. | | | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT (DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | | |
| Analyse de type C sur un échantillon de purge dans l'avitailleur. Renseignement de la fiche de contrôle journalier du véhicule avitailleur (modèle n° 611*/13). | |  Avitailleur SEA. | | | |

ANNEXE XVI.

SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER DANS LE CAS DE REMPLISSAGE DE CAPACITÉS À PARTIR DES RÉSERVOIRS D'UN AÉRONEF.



| DÉPART. | | | ARRIVÉE. | | |
|---|---|--|---------------------------|-----------------------|--|
| AVANT LE CHARGEMENT. | | MOYENS DE TRANSPORT. | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT (DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | |
| Analyse de type C sur un échantillon de produit issu du réservoir de l'aéronef source, après avoir fait réaliser des opérations de purge du (des) réservoir(s) de l'aéronef afin d'éliminer l'eau et les sédiments (si possible). | Un échantillon de produit issu du (des) réservoir(s) de l'aéronef source. | Moyens de transfert type « jalusette », etc. | | | Analyse de type A sur échantillon prélevé dans la (les) capacité(s) de réception, à l'issue du temps de décantation. |



| DÉPART. | | | ARRIVÉE. | | |
|---|-----------------------|---|---|--|--|
| AVANT LE CHARGEMENT. | | MOYENS DE TRANSPORT. | AVANT LE DÉCHARGEMENT. | | CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DU PRODUIT (DANS LA CAPACITÉ DE RÉCEPTION). |
| CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | | CONTRÔLE D'ACCEPTABILITÉ. | ÉCHANTILLONS TÉMOINS. | |
| Analyse de type C sur un échantillon de produit issu du réservoir de l'aéronef source, après avoir fait réaliser des opérations de purge du (des) réservoir(s) de l'aéronef afin d'éliminer l'eau et les sédiments (si possible). | | M o y e n s d e transfert type « jalusette », ... | Analyse de type C sur un échantillon d'extrémité de flexible. | Au cours des opérations d'avitaillement, un échantillon d'extrémité de flexible (conservé par le chef du détachement SEA). | |

ANNEXE XVII.
RÉGLEMENT DES LITIGES.

Dans le cas d'une non-conformité du produit décelée dans la (les) capacité(s) de réception, l'AET mène, au préalable, des investigations afin de déterminer les causes possibles de la détérioration du produit.

Dans ce cadre, les échantillons témoins permettent d'identifier l'origine du défaut du produit et donc la responsabilité de l'une ou l'autre partie. Cette prise d'échantillon doit être réalisée au moment du transfert de risques entre le SEA et le tiers (fournisseur/transporteur/nation tierce).

Dans le cadre des marchés d'approvisionnement, l'AET rend compte au PAD qui engage une procédure de litige avec le fournisseur/transporteur, selon les modalités prévues par les documents contractuels.

Dans le cadre des opérations multinationales, l'AET rend compte à la DCSEA qui engage une procédure de litige avec la nation tierce, selon les modalités prévues par le protocole d'accord.

Dans tous les cas, il rend compte à la DCSEA des conséquences opérationnelles de l'indisponibilité du produit et des mesures prises.

Les modalités générales de règlement des litiges sur les résultats obtenus par le LSEA sont indiquées :

- dans le point relatif aux litiges de la spécification DCSEA de référence ;
- à défaut, par la norme de quinzisième référence ⁽¹⁾ dans le cas d'autres spécification ou norme de référence du carburant.

Dans ce cadre, l'échantillon témoin n° 3 est à la disposition du tiers (fournisseur/transporteur/nation tierce) pour réaliser l'ensemble des analyses qu'il juge nécessaire.

L'échantillon témoin n° 2, quant à lui, est destiné à être analysé par un laboratoire tiers choisi par les deux parties. Les conclusions du laboratoire tiers sont considérées comme définitives et utilisées par le PAD pour solder la procédure de litige engagée.

(1) n.i. BO.

CERTIFICAT DE LIVRAISON QUANTITATIF ET QUALITATIF

N°

du

1. LIVRAISONEtablissement(s) expéditeur(s) :
(nom et adresse)Destinataire(s) du produit :
(nom et adresse)

Immatriculation du véhicule :

Date du retour à vide de la citerne :

Dernier produit chargé :

Référence(s) doc. fournisseur (facultatif) :

2. PRODUITS LIVRÉS.

| Produit ¹ | Description des marchandises ² | Conditionnement (nombre et type de colis) | Numéro(s) de lot (pour les produits allotis) | Volume/masse totale livré ou expédié (à t° ambiante, m ³ , kg) : |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| Référence(s) du rapport d'analyse ou du certificat de qualité ³ | | Numéro | | |
| | | Date | | |
| | | Etabli par | | |

Transport selon 1.1.4.2.1⁴ (cocher la case, si nécessaire) : ¹ Code OTAN ou symbole militaire² Exemple de description autorisée : « UN 1863 CARBUREACTEUR, 3, III, (D/E) ». Se référer au chapitre 5.4 de l'ADR pour ce qui concerne les dispositions particulières (déchets, moyens de rétentions vides non nettoyés).³ Il appartient au client de s'assurer que le produit contenu dans ses réservoirs est couvert par un rapport d'analyse ou un certificat de qualité. En fonction du produit, cette périodicité du contrôle de qualité est précisée :- sur les fiches techniques produits insérées dans le Guide Technique des Produits (GTP) distribués par le SEA,
- dans le STANAG 3149 et les éventuelles réserves formulées par la France.⁴ Concerne un transport dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien.

3. RÉSULTATS DE L'ANALYSE DE TYPE C APRÈS CHARGEMENT.

| Numéro du compartiment | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|------------------------------------|--|---|---|---|---|---|---|
| Volume chargé (à t° ambiante) | | | | | | | |
| Analyse de type C | Présence de sédiments | | | | | | |
| | Test d'Appréciation du Trouble (TAT) | | | | | | |
| | Couleur | | | | | | |
| | Présence d'eau | | | | | | |
| | Teneur en anti-glace (‰) | | | | | | |
| | Température (°C) | | | | | | |
| | Masse volumique (en kg/m ³ , à t° ambiante) | | | | | | |
| | Masse volumique (en kg/m ³ , à 15° C) | | | | | | |
| | Conductivité (en pS/m, à t° ambiante) | | | | | | |
| Conductivité (en pS/m, à 20°C) | | | | | | | |
| Numéros de scellés (dômes, vannes) | | | | | | | |

4. ASPECTS DOUANIERS.

Attention : produits détaxés aux usages réglementés (hors carburant terrestre)

Carburant aéronautique (décret du 26 juin 2009)

Carburant nautique (arrêté du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 1^{er} juillet 2004)

Emploi interdit à tous autres usages non spécialement autorisés et à bord des avions de tourisme privé.

Emploi interdit :

- En tout lieu, dans les bateaux de plaisance privés ;
- En dehors des eaux maritimes ou fluviales autorisées, dans tous les navires.

5. RESPONSABLE DU CHARGEMENT.

Nous certifions que les citernes du moyen de transport ont été inspectées avant le chargement et trouvées vides et propres. Le produit a été reconnu conforme à la spécification en vigueur.

Les marchandises dangereuses décrites ci-dessus ont été empotées/chargées dans le conteneur/véhicule identifié ci-dessus conformément aux dispositions applicables.

Date :
Nom :
Signature :

6. RESPONSABLE de la RÉCEPTION.

Date :
Nom :
Signature :

PROCÈS VERBAL DE CONTRÔLE EN RAFFINERIE.
(Transmis sans bordereau d'envoi)

Nom du contrôleur :

| RÉFÉRENCES DU CONTRÔLE. | | |
|--------------------------------|--|---|
| Date du contrôle | Référence du document de confirmation de mise à disposition du produit | Date prévisionnelle (tout délai confondu) |
| | | |

| RÉFÉRENCES DE LA COMMANDE. | | | |
|-----------------------------------|------------------|---|--------------------|
| Marché n° | | | |
| Bon de commande n° | | | |
| Société | Code produit SEA | Identification produit (clair - abrégé) | Quantité commandée |
| | | | |

1^{re} partie : contrôle en raffinerie

| APPRECIATION GÉNÉRALE SUR LE CONTRÔLE. | |
|---|--|
| Remarques : <input type="checkbox"/> | |
| Décision d'acceptation qualitative provisoire (autorisation de chargement) : refus : Si non, motif(s) : accord : Si oui, numéros des plombs du SEA apposés sur les capacités de transport : | |
| Visa du représentant du fournisseur (cachet & signature) | Visa du contrôleur (cachet & signature) |
| | |

1^{re} partie : contrôle en raffinerie (suite)

| CONTRÔLE QUANTITATIF ET QUALITATIF. | | |
|--|---|--|
| N° de lot | | |
| Localisation du lot (identification de la capacité de stockage) | | |
| Quantité présentée | | |
| Référence du CQ fournisseur | | |
| Conclusion du CQ (remarques éventuelles) | | |
| Contrôle d'acceptabilité ¹ | Présence de sédiments | |
| | Test d'Appréciation du Trouble (TAT) | |
| | Couleur | |
| | Masse volumique (en kg/m ³ , à 15° C) | |
| | Présence d'eau | |
| | Conductivité (en pS/m, à 20°C) | |
| Identification des échantillons témoin | | |

2^e partie : Exploitation des échantillons prélevés lors du contrôle en raffinerie

| RÉSULTATS DES ANALYSES. | |
|--|--|
| N° du RA du LSEA | |
| Avis technique du LSEA (observations éventuelles) | |
| Avis technique sur l'opportunité de prononcer l'admission : favorable : <input type="checkbox"/> défavorable : <input type="checkbox"/> Si défavorable, motif(s) : | Visa du contrôleur (cachet & signature) |

¹ Renseigner uniquement les caractéristiques relatives au produit concerné, conformément aux prescriptions de l'instruction de 4^e référence.

**FICHE DE CONTROLE JOURNALIER
DU VEHICULE AVITAILLEUR**

Modèle n° 611*/13

Instruction n° 600/DEF/DCSEA/SDE/SDE/3
du 14 février 2011
Format 21 x 29,7

| | | | | | | |
|--|--|-------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Feuillet n° | | Date : | | | | |
| Immatriculation du véhicule : | | Code OTAN du produit chargé : | | | | |
| | | 1 ^{er} contrôle journalier | 1 ^{er} rechargement | 2 ^e rechargement | 3 ^e rechargement | 4 ^e rechargement |
| Heure de chargement ou de contrôle du véhicule | | | | | | |
| N° de la capacité origine du produit | | | | | | |
| Quantité chargée (en litres) | | | | | | |
| Temps de décantation (20 minutes minimum) | | | | | | |
| Volume de la purge citerne ¹ | | | | | | |
| Analyse de type C ² | Présence de sédiments | | | | | |
| | Test d'Appréciation du Trouble (TAT) | | | | | |
| | Couleur | | | | | |
| | Présence d'eau | | | | | |
| | Teneur en anti-glace (‰) | | | | | |
| | Température (°C) | | | | | |
| | Masse volumique (en kg/m ³ , à t° ambiante) | | | | | |
| | Masse volumique (en kg/m ³ , à 15° C) | | | | | |
| | Conductivité (en pS/m, à t° ambiante) | | | | | |
| Vérification du zéro du manomètre différentiel | | | | | | |
| Contrôle visuel de l'état du corps du filtre séparateur ³ | | | | | | |
| Circuit fermé | Débit (en m ³ /h) | | | | | |
| | Volume du circuit fermé | | | | | |
| | Volume de la purge du filtre séparateur ⁴ | | | | | |
| | ΔP filtre séparateur | | | | | |
| Nom et visa du conducteur | | | | | | |
| Visa du chargé de contrôle qualité du dépôt/détachement | | | | Observations éventuelles | | |

- Cet imprimé est remis tous les soirs ou tous les matins au chargé de contrôle qualité du dépôt/détachement.

- Rendre compte immédiatement en cas de mise en évidence d'une non-conformité de l'un des points de contrôle.

¹ Effectuer une purge au pot de décantation de la citerne, et indiquer le volume purgé pour trouver un produit clair et limpide.

² Analyse d'un échantillon prélevé dans le pot de décantation de la citerne.

³ Indiquer le résultat du contrôle visuel de l'état du corps de filtre (présence de fuites, corrosion, écaillage ou cloquage peinture, déformation, ...).

⁴ Effectuer une purge sous pression du filtre séparateur pendant le circuit fermé, et indiquer le volume purgé pour trouver un produit clair et limpide.

