

# Gazette de la Chambre



## Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 40- Printemps 2016

● Éditorial  
**Philippe Delebecque**  
Page 1

● " L'évolution du  
commissionnaire de transport"  
**Antoine Sébastien**  
Pages 2, 3 & 4

● "Iran - La fin des  
sanctions"  
**Didier Marsac**  
Page 4

● "Obligations relatives  
aux émissions de CO2"  
**Leïla Esnard**  
Pages 5 & 6

● Web maritime  
Page 7

● Actualité CAMP  
● Revue de presse  
Page 8

### "Praecipuum esse iustitiae aequitatis quam stricti juris rationem"



## Obligations d'information et de déclaration relatives aux émissions de CO2

**Leïla Esnard**  
Avocat maritime  
Cabinet Lewis & Co AARPI

### Le nouveau Règlement européen (UE) 2015/757 ajoute aux obligations actuelles des acteurs maritimes dont les navires font escale en France.

Compte tenu de son développement, le secteur maritime constitue une source majeure, et en constante augmentation, de pollution atmosphérique ; il contribue notamment pour une part non négligeable aux émissions globales de dioxyde de carbone (CO2).

Jusqu'à récemment, et en attendant une réglementation de l'Organisation Maritime Internationale sur cette question, l'Union européenne s'était abstenue de mettre en place des mesures coercitives relatives aux émissions de CO2 par le secteur maritime, alors que les autres modes de transport avaient fait l'objet d'une réglementation.

A la suite de l'accord informel intervenu entre les négociateurs du Parlement Européen et du Conseil de l'Europe visant à mettre en place, dans l'Union européenne, un système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de CO2 par les navires, le 17 décembre 2014, un nouveau Règlement (UE) 2015/757 a été adopté, le 29 avril 2015, concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime, dit "MRV" pour *Monitoring, Reporting and Verification*.

Ce règlement est entré en vigueur le 1er juillet 2015. Les nouvelles obligations prévues, de surveillance, puis de déclaration, ne s'appliqueront cependant dans les faits qu'à compter respectivement du 1er janvier 2018 et de l'année 2019, de sorte à permettre aux acteurs du secteur de prendre au préalable les mesures qui leur permettront de respecter leurs obligations. Compte tenu de la charge administrative que la mise en œuvre du dispositif va vraisemblablement représenter, il est essentiel que le secteur maritime se prépare dès à présent.

Le nouveau règlement s'applique aux navires d'une jauge brute de plus de 5 000 tonnes qui feront escale dans un port de l'Union européenne. Il oblige leurs armateurs ou opérateurs, quelle que soit la localisation de leur siège social ou commercial et quel que soit le pavillon du navire, à surveiller et déclarer les émissions de CO2 de chacun de leurs navires, par voyage (à destination ou en partance d'un port de l'Union européenne), et sur une base annuelle.

Les déclarations annuelles CO2 feront l'objet d'une vérification par une entité indépendante (le "vérificateur"), qui délivrera un rapport de vérification et, le cas échéant, un document de conformité CO2 qui devra être conservé à bord du navire concerné. Certaines des informations comprises dans les déclarations seront mises à la disposition du public.

Au préalable, les transporteurs maritimes devront également soumettre au vérificateur, pour chacun de leurs navires, un "plan de surveillance" des émissions de CO2 d'ici le 31 août 2017, lequel devra être homologué avant que la période de déclaration ne débute.

Le règlement prévoit également expressément que les États membres devront mettre en place un système de sanctions en cas de non-respect de ces nouvelles obligations.

Il n'y avait, jusqu'à ce règlement, aucune obligation imposée au secteur maritime par l'Union européenne en matière d'information ou de déclaration des émissions de CO2 dans la mesure où le Règlement 525/2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique, avait clairement exclu ce secteur de son champ d'application. Cela ne signifie par pour autant que les acteurs maritimes sont sans contrainte jusqu'en 2018.

[Suite de l'article page 2.](#)

## *Suite de l'article : Obligations d'information et de déclaration relatives aux émissions de CO2.*

En effet, certains pays, tels la France, ont souhaité précéder la réglementation européenne afin de montrer leur engagement vis-à-vis de la protection de l'environnement. Ainsi, des dispositions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>, en vigueur en France depuis le 1er octobre 2013, concernent directement les transporteurs maritimes.

L'article L. 1431-3 du Code des Transports et le décret n° 2011-1336 du 24 octobre 2011 imposent à tous les acteurs commercialisant ou organisant des prestations de transport, que ce soit de marchandises ou de passagers, de fournir aux bénéficiaires de la prestation (passagers, intéressés à la cargaison) la quantité de CO<sub>2</sub> émises par le mode de transport utilisé, dès lors que le transport a son point d'origine ou de destination sur le territoire français (ce qui inclut également les départements et collectivités d'Outre-Mer). Le fait que le transporteur ait son siège social ou commercial à l'étranger ne l'exonère pas de ces obligations.

Ces dispositions s'appliquaient initialement tant au transport entre ports français qu'au transport international (dès lors que le port de destination ou d'origine était en France).

Néanmoins, et probablement face aux contestations du secteur du transport international – notamment maritime (qui considérait que la réglementation française était en contradiction avec les principes de gouvernance et de régulation reconnus par les membres de l'OMI), et au retour d'expérience faisant état de difficultés de mise en œuvre, en août 2015, le législateur a indiqué que la détermination des modalités d'information CO<sub>2</sub> pour les prestations de transport dont l'origine ou la destination se situe en dehors du territoire national se ferait ultérieurement, après l'adoption de dispositions au niveau international ou européen. On peut donc considérer que, depuis août 2015, les opérations de transport maritime international ne sont plus soumises aux dispositions de droit interne français telles que développées ci-dessous.

Lorsque le droit français est applicable, l'information à fournir – au plus tard dans les deux mois de la fin du transport – est la quantité totale de CO<sub>2</sub> pour l'ensemble des phases "amont" et de "fonctionnement" d'un transport. Le CO<sub>2</sub> émis durant la phase "amont" (c'est-à-dire avant que le carburant à bord du moyen de transport soit consommé) inclut – pour ce qui concerne les carburants de navire – tout CO<sub>2</sub> émis pour extraire les hydrocarbures bruts, les raffiner, les transporter et les distribuer. Les émissions de CO<sub>2</sub> durant la phase de "fonctionnement" incluent tout CO<sub>2</sub> émis durant les opérations de transport entre l'origine et la destination de la prestation de transport, ainsi que les émissions lors des trajets de repositionnement du navire, des trajets effectués à vide et les émissions lorsque le navire est à l'arrêt, moteur en marche, qui sont liées à ces opérations.

Différentes méthodes de calculs – plus ou moins compliquées – peuvent être utilisées pour déterminer les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> qui doivent être communiquées. A la demande de tout passager ou intéressé à la cargaison, le transporteur doit révéler la méthode de calcul utilisée.

Alors que ces dispositions sont en vigueur depuis plus de deux ans, il apparaît que nombre d'opérateurs n'ont pas encore mis en place de procédures leur permettant de fournir, de façon régulière, l'information CO<sub>2</sub> exigée par la loi. Cela est essentiellement dû à la méconnaissance de l'existence du dispositif ainsi qu'au fardeau administratif et financier généré par le dispositif. Dans le rapport sur la mise en œuvre du dispositif du 14 décembre 2015, publié le 20 janvier 2016 par le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, 50 % des sociétés de prestations de transport interrogées – tous modes confondus – reconnaissent ne pas respecter l'obligation d'information CO<sub>2</sub>, dont la moitié parce qu'ils ne sont pas informés de son existence.

Le fait, qu'à ce jour, aucune sanction ne soit prévue en cas de non-respect des obligations imposées par le droit français, est également une explication plausible.

L'absence de sanction est de toute évidence une décision politique liée au fait que la réglementation a mis à la charge de toutes les sociétés impliquées dans le secteur du transport des obligations onéreuses et chronophages et qu'il existe un grand nombre d'incertitudes et de difficultés à surmonter avant que des sanctions puissent être appliquées. Le rapport sur la mise en œuvre du dispositif met en évidence notamment la charge administrative et les coûts liés au dispositif.

Compte tenu de ces difficultés de mise en œuvre, aucune sanction n'a encore vu le jour, ni même ne semble envisagée.

Il n'est cependant pas exclu que le gouvernement français prenne le prétexte de l'obligation des États membres de mettre en place des sanctions en cas de non-respect des obligations imposées par le Règlement européen pour imposer à terme également des sanctions pour non-respect de la réglementation française relative à l'information sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

En conclusion, tandis que les réglementations française et européenne tendent toutes deux à fournir aux usagers du transport maritime une meilleure information sur les émissions de CO<sub>2</sub> afin de limiter celles-ci, leurs contenus sont différents. Il est vraisemblable que toute procédure mise en place par les transporteurs pour se conformer au droit français sera utile lorsque les dispositions du Règlement européen seront effectivement applicables. Il sera néanmoins nécessaire de s'assurer qu'il n'y a pas d'incohérences entre les informations qui doivent être fournies selon le droit français et celles requises d'après le Règlement européen, notamment en ce qui concerne les méthodes de calcul à appliquer, à moins que le droit français évolue d'ici-là pour s'aligner totalement sur le droit européen.