

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 47 - Automne 2018



"Abundans cautela non nocet"

Diminution des seuils de rejets de soufre dans l'atmosphère par les navires

Leïla Esnard
Avocat maritime
Cabinet Lewis & Co AARPI

Entrée en vigueur au 1er janvier 2020 du nouveau seuil de teneur en soufre des carburants maritimes prévu par l'Annexe VI de la Convention Marpol : un nouveau défi pour le secteur maritime.

Les émissions d'oxydes de soufre (SOx) présentent des risques majeurs pour la santé humaine et l'environnement. La consommation de carburants soufrés par les navires constitue une des sources de ces émissions. Aussi le secteur maritime est-il dans le collimateur des autorités publiques dans leur lutte contre la pollution atmosphérique. Le nouveau seuil de la teneur en soufre des carburants fixé par l'annexe VI de la convention de MARPOL à 0,5 % s'inscrit dans ce contexte.

Les règles actuelles et à venir

Adoptée en 1997, entrée en vigueur en 2005, et ultérieurement révisée, l'annexe VI de la convention MARPOL 73/78, élaborée sous l'égide l'Organisation Maritime Internationale (OMI) vise à limiter et contrôler progressivement la pollution atmosphérique, et notamment celle qui résulte du rejet de SOx (Règle 14 de l'Annexe VI). *La règle 13 de l'annexe VI de MARPOL limite aussi l'émission d'oxydes d'azote (NOx). Les règles relatives aux émissions de ce gaz ne sont pas traitées dans le présent article.*

Ses dispositions ont été intégrées dans le droit européen par la directive 1999/32/CE, modifiée par la directive 2012/33/UE (à présent codifiée par la directive 2016/802/UE relative à la teneur en soufre de certains combustibles liquides). Cette dernière a été tardivement transposée par la France par l'Ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 qui a modifié et complété les articles L 218-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Initialement limitée à 4,5 %, puis réduite à 3,5% à compter de 2012, l'Annexe VI prévoit que la teneur maximale en soufre des carburants marins sera abaissée à 0,5 % pour tous les navires et le monde entier au 1er janvier 2020 (amendement de 2008, entré en vigueur en 2010). Il avait été prévu un éventuel report de ce nouveau seuil jusqu'à 2025 en cas d'indisponibilité avérée de carburant faiblement soufré pour 2020. En octobre 2016, avec l'appui - entre autres - de la France, le comité MEPC (Comité de Protection de l'Environnement Marin) de l'OMI décidait de maintenir au 1er janvier 2020 l'entrée en vigueur du nouveau taux plafond fixé à 0,5 %. Il appartient à présent au secteur maritime de se préparer à cette nouvelle exigence.

Celle-ci s'ajoute à d'autres mesures récentes prises pour que les navires réduisent leurs émissions de SOx. Ces dernières restaient néanmoins circonscrites à certaines zones ou types de navires.

Ainsi, la convention MARPOL permet de créer des zones d'émissions contrôlées de soufre, dites SECA (pour *Sulphur Emission Control Area*) pour lesquelles le taux d'émission de SOx est limité à 0,1 %. Depuis 2015, la Manche et la mer du Nord font ainsi partie d'une zone SECA et l'État français défend actuellement la création d'une nouvelle zone SECA en Méditerranée.

La directive 2012/33/UE (modifiant la directive 1999/32/CE) a également banni, à compter du 1er janvier 2015, l'utilisation, par les navires à passagers faisant escale dans l'Union Européenne, de carburant soufré à plus de 1,5 %, ainsi que l'utilisation de carburant soufré à plus de 0,1 % pour tous les navires se trouvant à quai plus de 2 heures dans un port de l'Union Européenne.

Le tableau ci-dessous résume la législation actuelle et à venir.

Taux SOx max autorisé	Actuellement	Au 1 ^{er} janvier 2020
Général	3,5 %	0,5 %
SECA	0,1 %	0,1 %
Navires à passagers en Europe	1,5 %	0,5 %
Tous navires à quai en Europe (+ 2 h)	0,1 %	0,1 %

Le nouveau seuil de 0,5 % affecte donc globalement le secteur maritime et soulève questions et incertitudes.

Des incertitudes techniques et financières

3 principales options sont ouvertes aux armateurs de navire :

- Utiliser un carburant dont la teneur en soufre ne dépasse pas 0,5 % (MDO, *Marine Diesel Oil*, ou ULSFO, *Ultra Low Sulphur Oil*, Cette dénomination couvre en principe un carburant dont la teneur en soufre est de 0,1 % max. Le LSFO (*Low Sulphur Oil*) contient quant à lui max 1% de soufre. Il n'existe actuellement pas de dénomination intermédiaire. La référence à ULSFO dans l'article s'entend d'un carburant à 0,5 % max.).

- *Suite de l'article page 2.*

- Suite de l'article "Diminution des seuils de rejets de soufre dans l'atmosphère par les navires".

Cette option ne requiert pas de modification technique majeure du navire, mais les moteurs de propulsion et auxiliaires devront tout de même être adaptés au nouveau type de carburant. Cette option implique aussi une augmentation importante du poste carburant (la différence de prix entre HFO, Heavy Fuel Oil, à 3,5% et à ULSFO 0,5 % serait actuellement de l'ordre de 250 USD par tonne). L'armateur pourrait avoir des difficultés à trouver un affréteur, en raison du surcoût en carburant assumé par l'affréteur à temps, ou répercuté à l'affréteur au voyage ou aux intérêts cargaison par une hausse du fret, et de la difficulté de s'avitailler dans certains ports. La rentabilité globale du navire et/ou de certaines lignes doit donc se poser.

- Installer un "scrubber", équipement permettant d'épurer les émissions avant qu'elles soient rejetées, sous réserve de l'approbation de cet équipement par l'administration du pavillon du navire. Reconnue par MARPOL comme conforme cette option requiert un investissement immédiat et coûteux, sans certitude sur sa rentabilité à moyen terme, puisque celle-ci dépendra en réalité de la différence de prix entre HFO à 3,5 % et ULSFO à 0,5 % dont l'évolution reste inconnue. Or, les pétroliers annoncent déjà commencer à réduire leur stock de HFO, ce qui suggère que l'offre en ULSFO pourrait s'accroître et, par effet concurrentiel, la différence de prix s'amoinrir. A l'opposé, notons que certains affréteurs accepteraient déjà des taux de fret supérieur pour les navires équipés de scrubbers.

- Installer une propulsion GNL, *Gaz Naturel Liquéfié*, qui ne produit que peu voire pas de SOx. Une telle modification est extrêmement complexe, voire impossible, pour la majorité des navires existants. La construction de navires avec propulsion au GNL est plus onéreuse et l'approvisionnement en GNL n'est actuellement possible que dans un nombre limité de ports.

Les décisions à prendre pour se conformer à ces nouvelles règles ne sont donc pas aisées et suscitent actuellement de nombreux débats, étant entendu que la disponibilité des chantiers pour installer des scrubbers d'ici le 1er janvier 2020 s'amenuise. Le type de navire et son exploitation entreront en considération. *Ainsi CMA-CGM a annoncé choisir la propulsion GNL sur ses nouveaux porte-conteneurs, la compagnie du Ponant fera naviguer ses navires au MDO ou au GNL, pour son brise-glace, Maersk utilisera du ULSFO, tandis que Frontline, DHT, Star Bulk et Spliethoff équipent leurs navires de scrubbers.*

Des incertitudes juridiques

Aux questions techniques et financières, s'ajoutent des problématiques juridiques dont il faut tenir compte.

Déchets issus des scrubbers

Les scrubbers génèrent des déchets qui peuvent être nocifs pour l'environnement marin. Or, pour certains types de scrubbers, *Les dispositifs "open loop" avec rejet en mer sont moins complexes et moins coûteux que les dispositifs "closed loop"*, ces déchets sont rejetés en mer. Si l'OMI n'en prohibe pas encore le rejet, certains ports européens ont déjà fait ce choix. Il est probable que cette tendance s'accélère et que ces rejets en mer aient vocation à être ultimement interdits par l'OMI.

Qualité du carburant

La décision d'utiliser des carburants ULSFO pour se conformer aux nouvelles exigences alimentera en toute vraisemblance le contentieux relatif à la qualité des carburants avec les fournisseurs, aussi bien en ce qui concerne la teneur en soufre, que les éventuelles instabilités des mélanges effectués par les pétroliers pour réduire le taux de soufre (encrassement des filtres, pannes moteur, etc).

Construction navale

Si les émissions restent au-delà des exigences légales malgré l'installation de scrubbers, il est à prévoir que les armateurs voudront se retourner vers les chantiers navals qui n'auront pas respecté les performances annoncées. Les contrats avec les chantiers sont à donc à étudier attentivement.

Affrètement à temps

En particulier, pourrait se poser la question des responsabilités respectives des parties :

- (i) pour les coûts et le temps passé pour l'entretien des scrubbers et la gestion des déchets générés ;
- (ii) en cas d'encrassement des moteurs / panne liés au carburant fourni (ULSFO) ;
- (iii) en cas de teneur en soufre non conforme (immobilisation du navire, caution, retard et préjudice commercial, enlèvement des soutes non conformes, amende pénale, etc.) ;

Ainsi, il conviendra de (re)négocier attentivement les chartes-parties pour s'assurer de la répartition des risques/coûts dans de telles situations (il nous apparaît que le risque devrait reposer *in fine* sur l'affréteur à temps, sauf navire non adapté aux nouvelles normes).

Affrètement au voyage

Compte tenu des incertitudes sur la disponibilité des carburants ULSFO, il serait judicieux de prévoir dans les chartes-parties la possibilité et les conséquences d'une *deviation* / d'un retard pour s'approvisionner en carburant conforme.

Assurance

Le non-respect des nouvelles exigences de MARPOL (adaptation technique à des carburants ULSFO ou installation de scrubber) par les armateurs pourrait aussi conduire les assureurs à considérer que le navire n'est pas en état de navigabilité, ce qui pourrait impliquer une absence de couverture.

Les sanctions en cas de non-conformité

Ce sont les États qui prévoient les sanctions en cas de non-conformité des carburants marins.

En ce qui concerne la France, la législation française est déjà en place pour sanctionner les violations des règles relatives aux émissions soufrées.

Ainsi, l'article L218-15 prévoit une peine d'un an d'emprisonnement et de 200 000 euros d'amende pour le capitaine ayant violé les dispositions de l'annexe VI de la convention MARPOL reprises à l'article L218-2.I ou les autres règles d'origine européenne décrites ci-dessus. Est expressément visé en particulier le seuil de teneur en soufre fixé à 0,5% à compter du 1er janvier 2020.

L'amende peut également être prononcée contre l'armateur ou l'exploitant du navire s'il est à l'origine de l'infraction ou n'a pas pris les mesures pour l'éviter (article L218-20). Les juridictions pénales considèrent que l'affréteur, voire la société de management, peuvent être concernés.

- Suite et fin de l'article page 3.

- Suite et fin de l'article "Diminution des seuils de rejets de soufre dans l'atmosphère par les navires".

En outre, s'il s'agit de personnes morales, l'amende pourra être multipliée par 5 (article 131-38 du Code pénal). L'amende peut donc atteindre un montant de 1 000 000 euros, outre les frais de l'éventuelle immobilisation du navire par les autorités publiques qui sont à la charge de l'armateur. L'article L218-30 du Code de l'environnement prévoit en effet que les autorités peuvent procéder à l'immobilisation du navire et soumettre sa libération au paiement d'un cautionnement.

Constituera néanmoins une défense le fait d'établir que le carburant conforme à la législation n'était pas disponible, et que le capitaine en a averti l'État de son pavillon et l'autorité du port de destination et qu'il n'aurait pu s'en procurer qu'en s'écartant de la route prévue ou en retardant indûment son voyage.

Une politique de répression annoncée

Ces sanctions sont loin d'être théoriques.

Tout d'abord, le Paris MOU a d'ores et déjà indiqué que les inspections des *Ports State Control* seront extrêmement strictes dès le 1er janvier 2020 et les navires pourront être détenus en cas de non-respect du nouveau seuil. Les navires devront produire leur certificat IAPP (*International Air Pollution Prevention*) et communiquer les reçus de livraison de soutes (BDR) et les registres de soutes. Des analyses sur des échantillons de carburant prélevés à bord seront conduites. Une "Concentrated Inspection Campaign" (CIC) conjointe de plusieurs MOU (dont celui de Paris) mettant l'accent sur la teneur en soufre des carburants marins est d'ailleurs prévue sur la période 1er septembre-30 novembre 2018.

Différents signaux laissent également penser que l'État français a fermement l'intention de sanctionner les infractions commises.

Pour preuve, au printemps dernier, le Procureur de la République de Marseille a engagé des poursuites à l'encontre du capitaine et de l'armateur du navire de croisière "Azura" de la compagnie *P&O Cruise*. Il leur est reproché l'utilisation d'un carburant excédant le seuil de teneur en soufre de 1,5 % fixé pour les navires à passagers faisant escale en Europe (selon les informations disponibles, la teneur en soufre du carburant aurait été de 1,68 %). Le procès a été reporté au 8 octobre 2018 prochain et la décision à intervenir pourrait donner un éclairage sur la politique gouvernementale de répression de ces infractions.

Un autre signal fort donné par le gouvernement dans la lutte contre la pollution atmosphérique soufrée est la diffusion d'une note technique du 21 mars 2017 qui définit la procédure d'information des autorités publiques en cas de détection par des aéronefs. Il s'agit en fait d'utiliser des drones équipés de senseurs leur permettant de détecter les émissions de navires excédant les teneurs en soufre autorisées. En cas de dépassement de cette teneur, les autorités sont informées et procèdent à des prélèvements de carburant à bord des navires. Un programme de développement de ces drones renifleurs est ainsi en cours.

Il est donc fort probable que les nouvelles exigences alimentent également le contentieux pénal, sauf à ce que tout le secteur maritime soit prêt pour aborder sereinement le 1er janvier 2020.

