

# 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 54- Hiver 2020 - 2021



"Non potest esse iudex et pars"

### Les slops

Wladimir Makinsky

Ecoslops

Le très fort développement de l'industrie maritime depuis le XXe siècle a donné lieu à une forte augmentation de la pollution des mers et des océans. En effet, lors de leur fonctionnement, les navires produisent des déchets pétroliers divers que l'on nomme de façon générique *slops*. On estime par exemple qu'un porte-conteneurs de 50 000 chevaux génère 1,6 tonne de déchets pétroliers par jour, soit presque 1% de sa consommation en fuel. Ces déchets ont longtemps été rejetés en mer, comme l'ensemble des déchets générés à bord.

Le commerce maritime nécessitant une réglementation spécifique, un premier texte international a vu le jour en 1954 : la Convention pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (OILPOL). Mais elle n'était ni suffisamment contraignante, ni suffisamment répressive. Un nouveau texte - toujours en vigueur - sera alors adopté en 1973, amendé en 78 et régulièrement mis à jour depuis. Visant notamment à limiter toute forme de pollution par les navires (mer, terre, air), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, appelée MARPOL 73/78 était née. Elle a permis d'imposer la collecte et le traitement des déchets à terre. Cette convention a été ratifiée par l'ensemble des pays importants dans le transport maritime mondial et a été transposée en droit européen (directive 59/2000/EC).

### Les slops

Sous l'appellation générique *slops* sont regroupés divers résidus d'hydrocarbures produits par l'activité normale des navires. Ces résidus sont composés - dans des proportions variables - d'eau, d'hydrocarbures, de sédiments et de polluants divers (métaux, ...). Il y a deux grandes catégories de déchets pétroliers d'origine maritime : les boues machines et les résidus de cargaison.

#### Les boues machines (*sludges*)

Issues du fonctionnement technique des navires, et provenant majoritairement de la salle des machines, ces boues sont constituées des résidus pétroliers issus de la purification des combustibles utilisés pour les moteurs et les chaudières, ainsi que des huiles de lubrification usagées.

#### Les résidus de cargaison (*cargo slops*)

Il s'agit des déchets générés par l'exploitation commerciale des navires pétroliers. Ils sont de deux types : les eaux de nettoyage des citernes et les résidus de cargaisons à proprement parler. Il peut parfois s'agir aussi de portions de cargaisons polluées et donc impropres à la commercialisation (car hors spécifications).

### Collecte et traitement

La convention MARPOL impose, à la charge de l'armateur, le déchargement de ces déchets dans des installations de réception portuaires (*Port Reception Facilities*, ou installations MARPOL).

La réglementation s'accompagne de contrôles fréquents des navires, ainsi que d'un repérage par satellite et par avion (mesures européennes "Erika II"). Ces contrôles, reposant notamment sur une meilleure traçabilité des déchets et d'importantes sanctions, ont efficacement lutté contre les dégazages en mer illégaux qui sont maintenant quasi inexistantes dans les secteurs surveillés, même s'ils restent malheureusement encore fréquents dans les zones peu développées. La préfecture maritime de l'Atlantique estimait récemment à au moins un million de tonnes par an la quantité de déchets pétroliers volontairement déversés dans les océans.

Une fois à terre, les déchets pétroliers doivent être traités par une filière dédiée. Le stockage et le traitement de ces déchets industriels font l'objet d'une réglementation spécifique. Les sites de traitement doivent être conformes aux directives européennes "Seveso I et II", obtenir un permis d'exploiter, et respecter le droit environnemental (rejets de polluants, de gaz à effet de serre), visé entre autres par les directives européennes 2000/76/EC et 2008/98/EC (principe du pollueur-payeur et de la responsabilité du producteur).

### Valorisation

La valorisation des déchets pétroliers est difficile car leur composition variable et la nature des polluants présents (sédiments, métaux lourds, ...) les rendent particulièrement complexes à recycler. La solution privilégiée jusqu'alors, hors déversement dans l'écosystème environnant, consistait à les brûler pour utiliser une partie de leur potentiel énergétique. Cela impliquait cependant d'importantes contraintes environnementales en raison de la nature extrêmement polluante des fumées qui en résultaient. De plus, la valorisation économique était insuffisante pour supporter la filière de collecte et de traitement.

Il existe aujourd'hui une technologie innovante française de raffinage des déchets pétroliers maritimes en nouveaux carburants, combustibles et bitumes légers. Cette solution de recyclage, basée sur l'économie circulaire, permet de préserver les ressources fossiles et d'améliorer ainsi le bilan matière des produits pétroliers utilisés, tout en diminuant leur impact carbone. Elle permet aussi de réduire les déversements illégaux (maritimes ou terrestres) en donnant une valeur économique à ces déchets dans une période où les amendes et peines encourues sont de plus en plus élevées. La valeur ajoutée de cette solution est bienvenue dans la filière des déchets pétroliers, qui n'avait pas connu d'innovations depuis plusieurs décennies en raison de la faible valeur économique de la chaîne d'approvisionnement.