

Le cadre réglementaire international visant à prévenir la pollution provenant des navires

+ compte-rendu
du MEPC 75

Atelier national (virtuel) sur la ratification et la mise en œuvre effective de l'annexe VI de MARPOL pour l'Algérie

26 Novembre 2020

Sommaire

- **Contexte : l'importance des transports maritimes dans le monde**
- **Introduction à l'OMI, sa structure et son processus de prise de décisions**
- **Bref aperçu de MARPOL et de ses Annexes**
- **Rôles et responsabilités des Administrations**
- **Rôle du Code ISM en matière de sécurité et de conformité**
- **Introduction au Programme intégré de coopération technique de l'OMI**
- **Compte-rendu du MEPC 75**

Contexte : l'importance des transports maritimes dans le monde

Importance des transports maritimes dans le monde

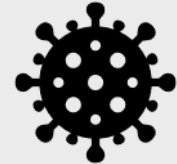
- Plus de 80 % du volume et plus de 70 % de la valeur du commerce mondial sont transportés par mer (vrac sec, pétrole et gaz, biens manufacturés, etc.).
- Les transports maritimes sous-tendent l'économie mondiale, le commerce international et le développement.



Source : *Étude sur les transports maritimes 2020* – CNUCED, novembre 2020

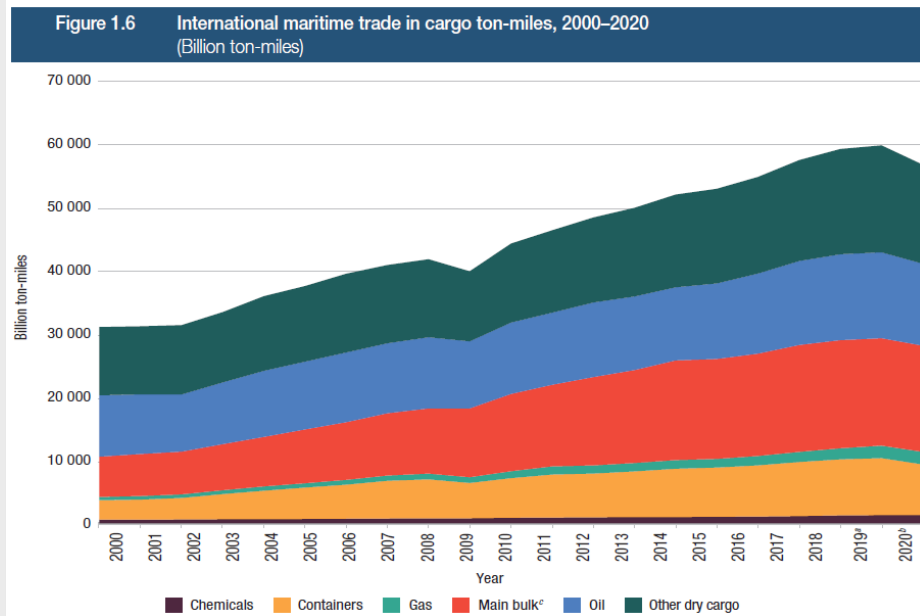
11,08 milliards de tonnes transportées par mer en 2019 (+ 0,5 % par rapport à 2018).

La pandémie de COVID-19 a fortement impacté le secteur (inégalement selon les segments) et la CNUCED envisage une contraction du commerce maritime international de **4,1% en 2020**.



Les **pays en développement** représentent toujours l'essentiel des flux commerciaux maritimes dans le monde, à la fois en termes d'exportations (58 % des marchandises chargées dans le monde) et d'importations (65 % des marchandises déchargées dans le monde).

Importance des transports maritimes dans le monde



- En plus des incertitudes liées à la pandémie de COVID, la CNUCED note des incertitudes liées à la géopolitique, à l'économie et aux politiques commerciales.
- Importance donnée à un développement plus durable dans la reprise économique ?
- Place du secteur maritime dans les plans de relance?

- La CNUCED prévoit que le commerce maritime mondial devrait se reprendre et augmenter de 4,8% en 2021.

Source : *Étude sur les transports maritimes 2020* – CNUCED, novembre 2020

Introduction à l'OMI, sa structure et son processus de prise de décisions

L'Organisation maritime internationale (OMI)

Le transport maritime est souvent une activité internationale qui doit être régie par des normes internationales communes au lieu de normes nationales individuelles variables/incompatibles

OMI = agence spécialisée des Nations Unies



Convention portant création de l'OMI adoptée en 1948



En 2020 : 174 États Membres + 3 Membres associés



81 ONG dotées du statut consultatif



64 organisations intergouvernementales



+50 000 navires dans le monde appliquent la réglementation définie par l'OMI

« Sécurité, sûreté et efficacité de la navigation sur des océans propres »



La Convention portant création de l'OMI

Convention portant création de l'OMI, article 1 a)

Les buts de l'Organisation sont :

- d'instituer **un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation** et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale;
- d'**encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible** en ce qui concerne la sécurité maritime, **l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution;** [...].

- Le fonctionnement de l'OMI repose sur les **contributions** de tous les États Membres (par exemple, propositions, renseignements, documents techniques, rapports, etc.) et leur **participation** aux réunions (environ 30 semaines de sessions par an).
- Les plus grands efforts sont déployés pour prendre des décisions par consensus.



Comment l'OMI est-elle financée ?

- **Cotisations des Membres** (les États Membres paient des cotisations en fonction notamment du tonnage enregistré).
 - ⇒ Trois principaux contributeurs en 2014 : Panama, Libéria et Îles Marshall.
 - ⇒ Les droits de vote ne sont pas liés à la contribution financière.
- **Contributions volontaires** des États Membres, des agences gouvernementales, des organismes intergouvernementaux (UE, etc.) et d'autres sources publiques, privées et non gouvernementales (IPIECA, etc.).
- Certains projets sont financés par l'**Organisation des Nations Unies** ou ses institutions spécialisées (FEM, PNUD, etc.).
- Pour la plupart des programmes d'assistance technique, des **pays** font des donations (PICT, fonds d'affectation spéciale, etc.).
- **Activités commerciales** (notamment publications, services de restauration et organisation de réunions).

Bref aperçu de la Convention MARPOL et de ses Annexes

Les sources de pollution des navires

Gaz d'échappement (SO_x , NO_x , GES, etc.)
provenant

- des machines principales et auxiliaires
- des chaudières
- des incinérateurs

Émissions de
fréons/halons

Évaporation de la
cargaison (COV)



Eaux
usées et
ordures

Déversements
d'hydrocarbures

Pertes de
cargaison

Pertes
accidentelles –
cargaisons et vies
humaines

Élimination
des eaux de
cale/nettoyage
des cuves

Émissions de
solutions de
peinture

Rejet des eaux
de ballast

© Damen shipyards

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)

- **Convention MARPOL 73/78** = principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin par les navires, accidentelle ou liée à l'exploitation des navires.

Annexes I & II	Annexe III	Annexe IV	Annexe V	Annexe VI
Hydrocarbures et substances liquides nocives	Substances nuisibles transportées par mer en colis	Eaux usées des navires	Ordures des navires	Pollution de l'atmosphère par les navires
En vigueur	En vigueur	En vigueur	En vigueur	En vigueur
159 Parties	149 Parties	145 Parties	154 Parties	99 Parties
99 % du tonnage mondial	98 % du tonnage mondial	96 % du tonnage mondial	99 % du tonnage mondial	97 % du tonnage mondial

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)

- **Annexe I – Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures**
 - Entrée en vigueur le 2 octobre 1983.
 - Traite de la prévention de la pollution par les hydrocarbures (accidentelle et liée à l'exploitation des navires).
 - Les amendements de 1992 à l'Annexe I ont rendu les doubles coques obligatoires pour tous les pétroliers neufs.
- **Annexe II – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac**
 - Entrée en vigueur le 2 octobre 1983.
 - Énonce les critères de rejet et les mesures relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac (env. 250 substances).
 - Le rejet des résidus n'est autorisé que dans les installations de réception.



Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)

- **Annexe III – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis**
 - Entrée en vigueur le 1er juillet 1992.
 - Contient des prescriptions générales concernant l'élaboration de normes détaillées relatives à l'emballage, au marquage, à l'étiquetage, à la documentation, à l'arrimage, aux limitations de quantité, aux exceptions et aux notifications.
 - "Substances nocives" = polluants marins tels que définis dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).
- **Annexe IV – Prévention de la pollution par les eaux usées des navires**
 - Entrée en vigueur le 27 septembre 2003.
 - Le rejet des eaux usées en mer est interdit (sauf avec une installation de traitement des eaux usées ou lorsque le navire rejette des eaux usées après broyage et désinfection).



Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)

- **Annexe V – Prévention de la pollution par les ordures des navires**

- Entrée en vigueur le 31 décembre 1988.
- Couvre différents types d'ordures et indique à quelles distances de la côte et de quelle manière elles peuvent être éliminées. L'aspect le plus important de cette Annexe est l'interdiction complète de rejeter en mer du plastique sous quelque forme que ce soit.



- **Annexe VI – Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires**

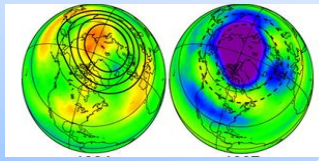
- Entrée en vigueur le 19 mai 2005
- Pollution atmosphérique locale (SO_x , particules, NO_x)
- Substances qui appauvrissent la couche d'ozone
- Composés organiques volatiles
- Incinérateurs
- Rendement énergétique des navires



Annexe VI de MARPOL

Chapitre 3 : contrôle des émissions provenant des navires

Substances qui appauvrissent la couche d'ozone



Composés organiques volatiles (COV)



Oxydes d'azote (NO_x)



Incinération à bord et installations de réception



Oxydes de soufre (SO_x) et particules



Disponibilité et qualité du fuel-oil



Chapitre 4 : règles relatives au rendement énergétique des navires

EEDI

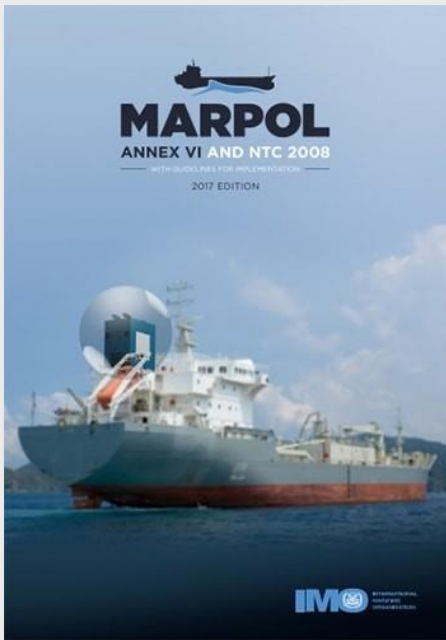


SEEMP et collecte et transmission de données



Rôles et responsabilités des Administrations

Ratification de l'Annexe VI de MARPOL



- La Conférence sur la pollution de l'atmosphère de 1997 a adopté le Protocole de 1997 modifiant la Convention MARPOL, lequel contient une nouvelle Annexe VI intitulée "**Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires**".
- Le Protocole de 1997 est entré en vigueur en mai 2005.
- Nombre d'États contractants : 99 (au 24 novembre 2020).
- L'ensemble de leurs flottes marchandes constitue environ 96,71 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce.
- L'adhésion à l'Annexe VI de MARPOL se fait par la ratification du Protocole de 1997.
- Entrée en vigueur dans le pays 3 mois après la date de dépôt de l'instrument de ratification.

Obligations des Parties

- Les Parties doivent mettre en œuvre un ensemble de mécanismes de surveillance, de contrôle de la conformité et d'exécution afin de donner plein et entier effet à la Convention.

MARPOL, article 1 1)

"Les Parties à la Convention s'engagent à **donner effet aux dispositions de la présente Convention**, ainsi qu'aux dispositions de celles des Annexes par lesquelles elles sont liées, afin de prévenir la pollution du milieu marin par le rejet de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions de la Convention."

- Le respect des dispositions de la Convention devrait porter avant tout sur la prévention de la pollution et non sur le fait de simplement appréhender et sanctionner les contrevenants.
- Un État peut, dans une certaine mesure, appliquer des mesures de sensibilisation, d'incitation, de surveillance et de contrôle visant à garantir le respect des dispositions de MARPOL, en fonction du type de juridiction qu'il exerce sur les navires.
- Audit obligatoire en vertu du Code d'application des instruments de l'OMI (Code III).



Stratégie de conformité

- Différentes stratégies visant à garantir la conformité :
 - Contrôle de la conformité par des inspections, visites et/ou examens de routine menés par l'État du pavillon, conformément, entre autres :
 - aux Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (Système HSSC), 2017 (résolution A.1120(30))
 - au Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolution MEPC.237(65))
 - aux Procédures de contrôle par l'État du port, 2017 (résolution A.1119(30))
 - Patrouilles de détection et de contrôle
 - Procédures de notification et incitations en la matière, y compris incitations à effectuer des déclarations spontanées
 - Enquêtes appropriées sur les infractions signalées ou détectées
 - Système de sanction en fonction des infractions
 - Programmes de formation et de sensibilisation
 - Coopération et coordination avec d'autres Parties

États qui ne sont pas Parties

- État non Partie : n'accepte pas les obligations d'imposer des restrictions aux navires battant son pavillon, lesquels ne peuvent donc pas être poursuivis pour manquement aux dispositions.
- Sauf dans les eaux territoriales d'une Partie :

MARPOL, article 5 4)

"Les Parties appliquent aux navires des États qui ne sont pas Parties à la Convention les prescriptions de la présente Convention dans la mesure où cela est nécessaire pour **ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.**"

⇒ principe consistant à **ne pas faire bénéficier certains navires de conditions plus favorables** : les Parties peuvent appliquer les dispositions des conventions aussi bien aux navires des États Parties qu'aux navires des États qui ne sont pas Parties.

- Lorsque le littoral d'un État qui n'est pas Partie est pollué ou que la qualité de son atmosphère est affectée, cet État n'a pas le droit de poursuivre le navire concerné en vertu de MARPOL.

Moyens de participation

- Adhérer à MARPOL et appliquer cette convention nécessite la participation de certaines ou de l'ensemble des parties prenantes suivantes :
 - Gouvernement de l'État (organe politique ayant le pouvoir de conclure des accords internationaux)
 - Administration – Juridique
 - Administration – Maritime
 - Armateurs
 - Autorités portuaires
 - Participation du public ?
- Chaque secteur devrait savoir précisément quels sont ses droits et devoirs institutionnels, ses responsabilités, les responsabilités de son personnel et les prescriptions à appliquer aux navires et aux ports.



Rôle du Code ISM en matière de sécurité et de conformité

Le Code ISM

- Le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) a été élaboré à la fin des années 1980 en vue de remédier aux normes de gestion médiocres qui régissaient à l'époque les transports maritimes, en particulier concernant la sécurité de l'exploitation des transbordeurs rouliers à passagers.
- L'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.741(18) contenant le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM).
 - "L'objet du présent Code est d'établir une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution." (Préambule)
- Ce code prévoit des objectifs de gestion de la sécurité et impose aux compagnies de mettre en place un système de gestion de la sécurité (SMS).
 - "La compagnie devrait établir des procédures, plans et consignes, y compris des listes de contrôle, s'il y a lieu, pour les principales opérations à bord qui concernent la sécurité du personnel et du navire et la protection de l'environnement. Les diverses tâches en jeu devraient être définies et assignées à un personnel qualifié." (section 7)



Introduction au Programme intégré de coopération technique de l'OMI

Coopération technique

Le Programme intégré de coopération technique (PICT)

- Conçu afin d'**aider les pays en développement** à renforcer leur capacité à satisfaire aux règles et normes internationales relatives à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement.
- Accorde la priorité aux **programmes d'assistance technique** axés sur les ressources humaines, le développement et le renforcement des capacités institutionnelles.
- Les activités sont principalement organisées par l'intermédiaire du **Secrétariat de l'OMI** et des **mécanismes d'intervention régionale**, comme le REMPEC ou les MTCC, qui coordonnent et gèrent des programmes régionaux d'assistance technique.
- Le PICT répond aisément à des questions spécifiques (émergentes), telles que : le contrôle des émissions des navires dans l'atmosphère, la réduction des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires, la promotion du rendement énergétique des opérations portuaires, etc.



Coopération technique

Exemples de projets environnementaux majeurs à l'appui de pays en développement



- **Projet MEPSEAS de l'OMI et de la Norad** visant à améliorer la ratification et l'application des instruments de l'OMI : MARPOL, Convention AFS, Convention de Londres, Convention sur la gestion des eaux de ballast.
- 2018 à 2021



- **Projet GloMEEP** de l'OMI-FEM-PNUD, lancé en octobre 2015. Budget : ~ 2M US\$.
- Vise à renforcer les capacités des pays en développement à appliquer les mesures techniques et opérationnelles de rendement énergétique des transports maritimes.



- **Projet de réseau mondial de MTCC** de l'OMI-UE, 2015 – déc. 2019. Budget : 10M €.
- Vise à établir 5 Centres de coopération en matière de technologie maritime (MTCC) dans 5 régions du monde afin de promouvoir les technologies de rendement énergétique dans le secteur maritime.



- **GloFouling**, nouveau projet de l'OMI-FEM-PNUD visant à aider les pays en développement à réduire le transfert d'organismes aquatiques nuisibles par l'encrassement biologique. Lancé au MEPC 73. Budget : 7M US\$. Durée : 5 ans. Même modèle que GloMEEP.
- Avantages à l'échelle mondiale : résilience des écosystèmes marins et réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes.



- **GreenVoyage-2050**, nouveau projet de l'OMI et de la Norvège lancé au MEPC 74. Budget : 5M US\$ pour les deux premières années du projet.
- Vise à promouvoir les efforts mondiaux en vue de démontrer et d'expérimenter des solutions techniques de réduction des émissions de GES provenant des navires et à continuer de renforcer les capacités des pays en développement. Des parties prenantes privées et plus de 50 pays devraient y participer .

Compte-rendu du MEPC 75

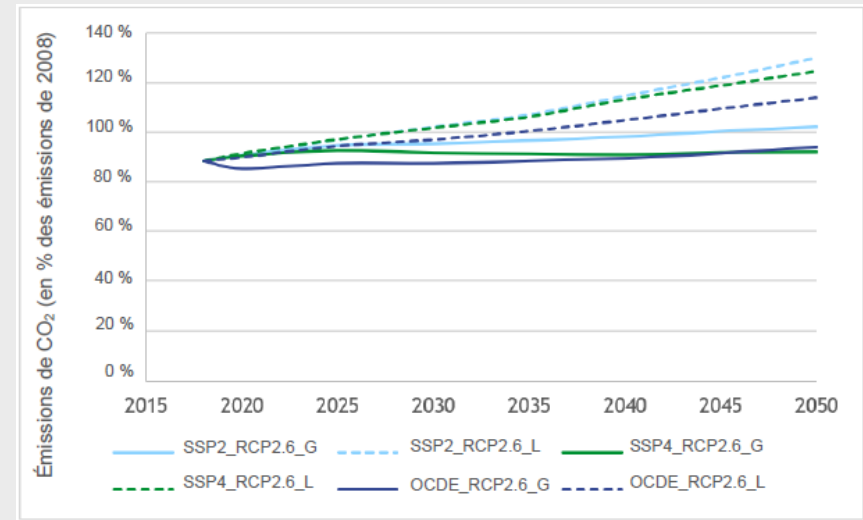
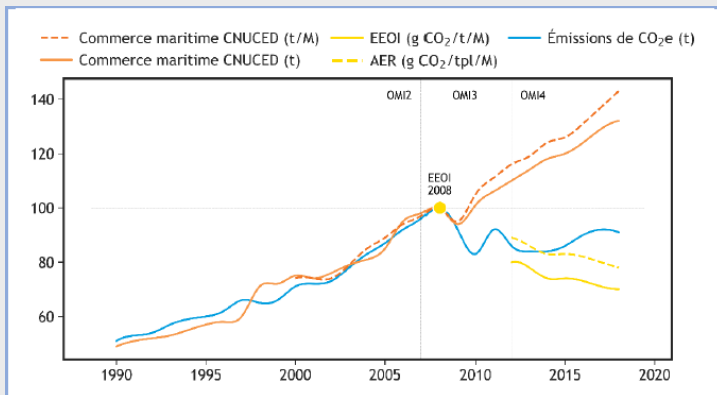
(aspects liés aux émissions atmosphériques)

Approbation de la 4^{ème} étude de l'OMI sur les GES

- Inventaire des émissions de GES sur la période 2012-2018

Année	Émissions du transport maritime (total) en million de T de CO ₂	Part du transport maritime dans l'ensemble des émissions	Émissions du transport maritime international (calcul basé sur les voyages) en million de T de CO ₂
2008	1 135	3,50%	775
2012	962	2,76%	701
2018	1 056	2,89%	740

- Calculs de l'intensité carbone



- Prévisions: dans un scénario inchangé, en 2050 les émissions du transport maritime international représenteront entre 90% et 130% des émissions de 2008
- (objectif de la Stratégie initiale: réduire d'au moins 50% à cette date)

Source : document MEPC 75/7/15

Adoption d'amendements sur la phase 3 de l'EEDI

- Adoption d'amendements à l'annexe VI de la Convention MARPOL pour renforcer les exigences de rendement énergétique des navires neufs
- Accélération de la phase 3 de l'EEDI (à partir du 1^{er} avril 2022 pour certains types/tailles de navires - au lieu du 1^{er} Janvier 2025)



Regulation 21 Required EEDI

6 The existing table 1 (Reduction factors (in percentage) for the EEDI relative to the EEDI reference line) and the associated footnotes are replaced by the following:

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Mar 2022	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Apr 2022 and onwards	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Gas carrier	15,000 DWT and above	0	10	20		30	
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	0	10		20		30
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Tanker	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Containership	200,000 DWT and above	0	10	20		50	
	120,000 and above but less than 200,000 DWT	0	10	20		45	
	80,000 and above but less than 120,000 DWT	0	10	20		40	
	40,000 and above but less than 80,000 DWT	0	10	20		35	
	15,000 and above but less than 40,000 DWT	0	10	20		30	

Approbation d'amendements pour réduire l'intensité carbone de la flotte existante

- Accord sur une mesure de court-terme d'application de la Stratégie Initiale sur les gaz à effet de serre (GES) avec entrée en vigueur en 2023
- Approbation d'amendements à l'annexe VI de la Convention MARPOL pour réduire l'intensité carbone de la **flotte existante** d'au moins 40% en 2030 comparé à 2008
- Approche par objectifs
- Combinaison d'une **approche technique** (EEXI) et d'une **approche opérationnelle** (CII)

Table 3. Reduction factors (in percentage) for the EEXI relative to the EEDI reference line

Ship type	Size	Reduction factor
Bulk carrier	200,000 DWT and Above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
Gas carrier	15,000 DWT and above	30
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	20
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	0-20*
Tanker	200,000 DWT and Above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
Containership	200,000 DWT and above	50

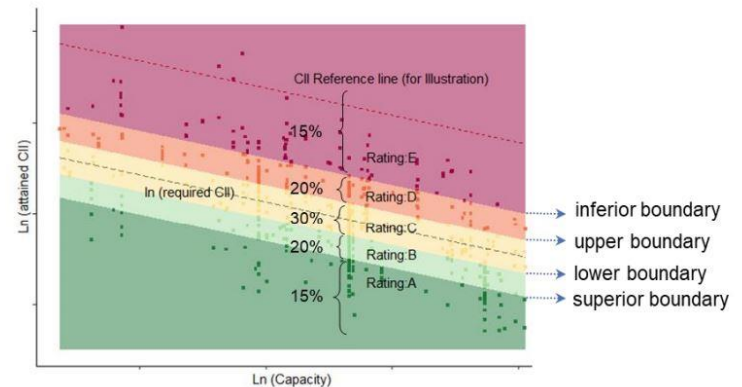


Figure 1: Operational energy efficiency performance rating scale

Examen d'une proposition de création d'un programme international de recherche et développement (IMRB)

- Proposition des principales associations d'armateurs (ICS, BIMCO, Intertanko, etc.)
 - Prélèvement obligatoire de 2 dollars par tonne de fuel
 - Création d'un fonds de 5 milliards de dollars sur une période de 10 ans pour financer des projets de R&D avec une attention particulière aux Etats en développement
 - Aucune conclusion sur ce point au MEPC 75. La proposition (et peut-être d'autres propositions) devrait être examinée à nouveau au MEPC 76 (juin 2021)



Adoption d'une résolution du MEPC sur les plans d'action nationaux

- Adoption de la résolution MEPC.327(75) visant à encourager les États Membres à élaborer et soumettre, à titre facultatif, des **plans d'action nationaux** en vue de réduire les émissions de GES provenant des navires
- Exemples de plans d'action nationaux sur le site web de l'OMI: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/RELEVANT-NATIONAL-ACTION-PLANS-AND-STRATEGIES.aspx>



Etc...

Adoption d'amendements facilitant la mise en œuvre de la réglementation soufre

- Rappels:
 - Entrée en application de la limite de la teneur en soufre à 0,5% au niveau mondial depuis le 1^{er} janvier 2020
 - Interdiction de la présence à bord de combustible non conforme depuis le 1^{er} mars 2020
- Pour faciliter la mise en œuvre de cette réglementation:
 - Clarification du **statut des différents échantillons de fuel** prélevés avant soutage puis à bord du navire
 - Nouvelles dispositions imposant à chaque navire d'identifier des **points d'échantillonnage** dans le circuit combustible
 - Modification de la **procédure de vérification des échantillons** de fuel en laboratoire
 - Adoption de nouvelles définitions dans l'Annexe VI de MARPOL
- Entrée en vigueur au 1^{er} avril 2022





Organisation maritime internationale

4 Albert Embankment
Londres
SE1 7SR
Royaume-Uni

Tel: +44 (0)20 7735 7611
Fax: +44 (0)20 7587 3210
Email: info@imo.org
www.imo.org



twitter.com/imohq

facebook.com/imohq

youtube.com/imohq

[flickr.com/photos/
imo-un/collections](https://flickr.com/photos/imo-un/collections)