



Foire aux questions (FAQ)

Nouveau plafond de la teneur en soufre du fuel-oil utilisé par les navires à partir du 1^{er} janvier 2020

L'Organisation maritime internationale (OMI) a décidé de retenir la date du 1^{er} janvier 2020 pour l'application d'un plafond de 0,50 % m/m (masse par masse) de la teneur en soufre du fuel-oil utilisé par les navires exploités en dehors des zones de contrôle des émissions (ECA) désignées. Cela permettra de réduire les émissions d'oxydes de soufre (SO_x) provenant des navires de manière significative et devrait avoir des conséquences extrêmement positives sur l'environnement et la santé de l'homme, notamment pour les populations vivant à proximité des ports et des côtes.

- **Quand l'OMI a-t-elle adopté des règles pour lutter contre la pollution de l'atmosphère par les navires ?**

Depuis les années 1960, l'OMI œuvre à la réduction des effets néfastes du secteur des transports maritimes sur l'environnement. L'Annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) a été adoptée en 1997 afin de réduire la pollution de l'air par les navires.

Les règles de l'Annexe VI sur la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires ont vocation à réduire les émissions atmosphériques provenant des navires (oxydes de soufre, SO_x ; oxydes d'azote, NO_x ; les substances qui appauvrissent la couche d'ozone ; les composés organiques volatils, COV ; et l'incinération à bord) et leur contribution, d'une part, à la pollution de l'atmosphère aux échelles locale et mondiale et, d'autre part, aux problèmes relatifs à la santé de l'homme et à l'environnement.

L'Annexe VI est entrée en vigueur le 19 mai 2005 et une Annexe VI révisée comprenant des prescriptions considérablement renforcées a été adoptée au mois d'octobre 2008. Ces règles sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2010.

Les règles visant à réduire les émissions d'oxydes de soufre ont permis d'introduire un plafond de la teneur en soufre du fuel-oil utilisé par les navires, avec des restrictions plus sévères applicables dans les zones de contrôle des émissions (ECA) désignées.

Depuis 2010, d'autres amendements à l'Annexe VI ont été adoptés, dont certains visant à désigner de nouvelles ECA. Les prescriptions en matière de rendement énergétique sont entrées en vigueur en 2013.

- **Quelles sont les teneurs limites en soufre prévues par ces règles ?**

Jusqu'au 31 décembre 2019, le plafond de la teneur en soufre du fuel-oil utilisé par les navires exploités en dehors des zones de contrôle des émissions (ECA) sera de 3,50 % m/m.

Le plafond de 0,50 % m/m sera applicable à compter du 1^{er} janvier 2020.

- **Cette date peut-elle être modifiée ?**

La date du 1^{er} janvier 2020 est fixée dans MARPOL. Par conséquent, elle ne peut être modifiée que par le biais d'un amendement à l'Annexe VI de MARPOL. Il faudrait alors qu'une proposition d'amendement soit soumise par un État Membre Partie à l'Annexe VI, et que cette proposition soit diffusée et enfin adoptée par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI. Tout amendement à MARPOL doit impérativement être diffusé pendant un minimum de six mois avant son adoption et ne peut entrer en vigueur qu'au moins 16 mois après son adoption.

Compte tenu du fait que les Parties à l'Annexe VI de MARPOL ont pris la décision en octobre 2016 de retenir la date du 1^{er} janvier 2020, il n'est pas prévu qu'une telle proposition soit soumise.

- **Est-il alors possible que l'application de cette date prenne du retard ?**

Non, d'un point de vue juridique, la date du 1^{er} janvier 2020 ne peut être modifiée puisqu'il est désormais trop tard pour le faire. Il est donc impossible qu'une nouvelle date d'application n'entre en vigueur avant le 1^{er} janvier 2020.

Toutefois, les États Membres de l'OMI travailleront avec les organes techniques pertinents de l'Organisation afin de régler toute question qui viendrait s'opposer à l'application uniforme de ce nouveau plafond de la teneur en soufre.

- **Quand la date du 1^{er} janvier 2020 a-t-elle été retenue ?**

La date du 1^{er} janvier 2020 avait été fixée dans les règles adoptées en 2008. Toutefois, l'adoption d'une disposition a obligé l'OMI à commander un réexamen de la disponibilité de fuel-oils à faible teneur en soufre utilisés par les navires afin d'aider les États Membres à déterminer si le nouveau plafond de la teneur en soufre des émissions provenant des transports maritime internationaux devait prendre effet le 1^{er} janvier 2020, ou être repoussé au 1^{er} janvier 2025. L'étude sur l'« Évaluation de la disponibilité de fuel-oils » peut être [téléchargée ici](#) (en anglais uniquement).

Au mois d'octobre 2016, la 70^{ème} session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 70) de l'OMI a décidé de retenir la date du 1^{er} janvier 2020 pour l'application de ce nouveau plafond.

- **Que signifie ce nouveau plafond de la teneur en soufre pour les navires ?**

En vertu de ce nouveau plafond de la teneur en soufre, les navires seront tenus d'utiliser du fuel-oil d'une teneur en soufre inférieure à 0,50 % m/m, contrairement à l'actuel plafond de 3,50 % m/m en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2012.

L'expression « fuel-oil utilisé à bord des navires » fait référence au fuel-oil utilisé dans les machines principales et auxiliaires et les chaudières.

Des exemptions sont prévues pour les situations impliquant la sécurité du navire ou la sauvegarde de la vie humaine en mer, ou si un navire ou son matériel sont endommagés.

Une autre exemption peut permettre aux navires d'effectuer des essais pour le développement de techniques de réduction et de contrôle des émissions de navires et de programme de conception de moteurs. Cela implique que l'Administration, c'est-à-dire l'État du pavillon du navire, délivre un permis spécifique.

- **Comment les navires peuvent-ils satisfaire aux normes relatives aux émissions d'oxydes de soufre ?**

Les navires peuvent satisfaire à la prescription en utilisant du fuel-oil conforme à faible teneur en soufre.

De plus en plus de navires utilisent également du gaz comme combustible car, une fois enflammé, il émet peu d'oxydes de soufre. Cela a été reconnu lorsque l'OMI a élaboré le Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (Recueil IGF), adopté en 2015. Le méthanol est un autre combustible de substitution utilisé pour certains voyages courts.

Les navires peuvent aussi satisfaire aux prescriptions relatives aux émissions de SO_x en utilisant des méthodes équivalentes approuvées comme, par exemple, les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement ou « épurateurs », lesquels « nettoient » les émissions avant que celles-ci ne soient rejetées dans l'atmosphère. Dans ce cas, le dispositif équivalent doit être approuvé par l'Administration dont relève le navire, c'est-à-dire par l'État du pavillon.

- **Quels seront les contrôles prévus une fois que le nouveau plafond aura pris effet ?**

Les navires qui auront décidé d'utiliser du fuel-oil devront impérativement obtenir une note de livraison de soutes qui fasse mention de la teneur en soufre du fuel-oil livré. Des échantillons sont susceptibles d'être prélevés pour vérification.

Les navires doivent impérativement obtenir un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP), lequel est fourni par leur État du pavillon. Ce Certificat comprend une section qui stipule que le navire utilise un fuel-oil dont la teneur en soufre ne dépasse pas la valeur limite applicable telle qu'attestée par les notes de livraison de soutes ou utilise une disposition équivalente approuvée.

Les États du port et les États côtiers peuvent avoir recours au contrôle par l'État du port pour vérifier la conformité d'un navire. Ils peuvent également avoir recours à la surveillance, comme la surveillance aérienne pour évaluer les panaches de fumée, et d'autres techniques pour identifier les infractions potentielles.

- **Quelles sont les sanctions prévues pour les navires qui ne respectent pas ces règles ?**

Les sanctions sont définies par chacune des Parties à MARPOL, comme les États du port et les États du pavillon. L'OMI ne fixe aucune amende ou sanction car cela incombe à chaque État Partie.

- **Quelles mesures supplémentaires pourraient être élaborées afin de promouvoir une application uniforme de ce nouveau plafond ?**

Il incombera aux Administrations – soit aux États du pavillon, aux États du port ou aux États côtiers – d'appliquer ce nouveau plafond de 0,50 % m/m à partir de 2020. Il est absolument prioritaire de s'assurer que ce plafond est appliqué de façon uniforme et efficace.

Le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (Sous-comité PPR) de l'OMI a dressé une liste des points à observer pour tirer parti des avantages environnementaux visés par la règle 14 de l'Annexe VI de MARPOL, laquelle régit les émissions d'oxydes de soufre (SO_x). [Cliquez ici](#) pour en savoir plus au sujet des travaux menés dans ce domaine. Ces derniers seront achevés lors des sessions du Sous-comité PPR de 2018 et 2019.

En juillet 2017, le MEPC a approuvé la portée des travaux nécessaires et chargé le Sous-comité PPR d'étudier les mesures qui pourraient être prises pour garantir l'application uniforme du plafond (0,50 % m/m) de la teneur en soufre du fuel-oil utilisé par les navires exploités en dehors des zones de contrôle des émissions d'oxydes de soufre (SO_x) et/ou qui n'utilisent pas de moyens équivalents comme les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement. Le Sous-comité a également été chargé d'étudier les mesures qui pourraient faciliter la mise en place de politiques efficaces par les États Membres de l'OMI.

Afin de s'assurer que ces travaux essentiels seront menés à bien avant 2020, un Groupe de travail intersessions se réunira dans la seconde moitié de l'année 2018.

- **Quelles mesures pourraient être prises pour soutenir l'application du plafond de 0,50 % m/m de la teneur en soufre ?**

Il appartiendra aux États Membres de l'OMI d'en décider par l'intermédiaire des travaux menés dans le cadre du Sous-comité PPR, qui à son tour soumettra un rapport au MEPC.

Parmi les éléments devant être examinés figurent : l'élaboration d'un projet de présentation normalisée (un système normalisé) pour signaler l'indisponibilité de fuel-oil, laquelle pourrait être utilisée pour démontrer qu'un navire n'a pas été en mesure d'obtenir du fuel-oil conforme aux dispositions ; et l'élaboration d'orientations, selon qu'il convient, pour aider les États Membres et les parties prenantes à évaluer la teneur en soufre du fuel-oil livré en vue de son utilisation à bord des navires, en se fondant sur l'étude des mécanismes permettant de vérifier que la teneur en soufre du combustible livré au navire correspond bien à la teneur limite spécifiée sur la note de livraison de soutes.

Les États Membres – tout comme les organisations non gouvernementales (ONG) bénéficiant du statut consultatif – sont encouragés à soumettre les propositions et informations pertinentes à la 5^{ème} session du Sous-comité PPR (PPR 5) et au Groupe de travail intersessions.

- **Que fait l'OMI pour garantir la disponibilité du fuel-oil ?**

La règle 18 de l'Annexe VI de MARPOL couvre la disponibilité et la qualité du fuel-oil. Il appartient aux États Parties à l'Annexe VI de MARPOL d'en assurer l'application.

La décision prise par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC), au mois d'octobre 2016, de retenir la date du 1^{er} janvier 2020 (plus de trois ans avant l'entrée en vigueur du plafond de 0,50 % de la teneur en soufre) visait, entre autres, à fournir suffisamment de temps aux États Membres et à l'industrie pour se préparer à cette nouvelle prescription.

En ce qui concerne la disponibilité du fuel-oil, la règle stipule que « Chaque Partie doit faire tout ce qui est raisonnablement possible pour promouvoir la disponibilité de fuel-oils satisfaisant aux dispositions de la présente Annexe et informer l'Organisation de la disponibilité de fuel-oils conformes dans ses ports et terminaux ». Les États Parties sont également tenus de « notifier à l'Organisation les cas où un navire a présenté des pièces attestant qu'aucun fuel-oil conforme n'était disponible ».

Les notifications reçues concernant les cas où un navire a présenté des pièces attestant qu'aucun fuel-oil conforme n'était disponible sont disponibles sur le module pertinent du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) de l'OMI – les utilisateurs publics peuvent s'enregistrer gratuitement pour accéder à ce module.

- **Que fait l'OMI pour garantir la qualité du fuel-oil ?**

La règle 18.3 de l'Annexe VI de MARPOL précise les prescriptions qui s'appliquent à la qualité du fuel-oil, ainsi qu'au fuel-oil livré et utilisé aux fins de combustion à bord des navires. Il appartient aux États Parties à l'Annexe VI de MARPOL d'en assurer l'application et le suivi.

Les notifications reçues concernant les cas où des fournisseurs de fuel-oil n'ont pas satisfait aux prescriptions spécifiées dans la règle 18 sont disponibles sur le GISIS.

L'OMI travaille actuellement à l'élaboration, premièrement, de meilleures pratiques à l'usage des acheteurs ou utilisateurs de fuel-oil et, deuxièmement, de meilleures pratiques à l'usage des États Membres ou côtiers.

Les premières auront pour objectif d'aider les acheteurs et les utilisateurs de fuel-oil à s'assurer de la qualité du fuel-oil livré et utilisé à bord des navires, en vue de satisfaire aux prescriptions de MARPOL et de permettre l'exploitation sûre et rationnelle des navires. Elles couvrent les aspects allant de l'acquisition jusqu'au chargement à bord du fuel-oil.

Les secondes sont destinées à aider les États Membres à s'acquitter des responsabilités leur incombant en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, afin de garantir l'application et le respect efficaces des prescriptions réglementaires de cette Annexe relatives à la teneur en soufre des fuel-oils livrés aux navires.

Le projet de meilleures pratiques à l'usage des acheteurs ou utilisateurs de fuel-oil doit être examiné par le MEPC 72, soit au mois d'avril 2018. Le projet de meilleures pratiques à l'usage des États Membres ou côtiers sera quant à lui examiné par le MEPC 73, c'est-à-dire au mois d'octobre 2018. Ces deux projets ont vocation à soutenir l'application efficace des règles de l'Annexe VI relatives à la qualité du fuel-oil.

- **Quelle est l'actuelle teneur en soufre moyenne mondiale du fuel-oil utilisé à bord des navires ?**

L'OMI contrôle la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires du monde entier. Des échantillons du fuel-oil résiduaire (c'est-à-dire le fuel-oil « lourd » fréquemment utilisé à bord des navires) et du fuel-oil distillé (c'est-à-dire le fuel-oil « léger », ou le fuel-oil à faible teneur en soufre, plus fréquemment utilisé dans les zones de contrôle des émissions où des limites plus strictes s'appliquent) sont ainsi prélevés.

Les derniers chiffres montrent que la teneur en soufre moyenne annuelle des fuel-oils résiduaires était de 2,58 % en 2016. De même, ceux-ci montrent que la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils distillés était de 0,08 % en 2016.

- **Des études ont-elles été menées concernant la possibilité d'utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que fuel-oil ?**

Oui. En 2016, l'OMI a commandé et publié plusieurs études concernant la possibilité d'utiliser du GNL en tant que fuel-oil pour les transports maritimes. La publication comprend : une étude de faisabilité concernant l'utilisation de GNL en tant que fuel-oil par les transports maritimes internationaux dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord ; une étude pilote concernant l'utilisation de GNL en tant que fuel-oil par un navire à passagers à grande vitesse exploité à partir du terminal des transbordeurs de Port of Spain (Trinité-et-Tobago) ; et une étude de faisabilité sur les navires équipés de moteurs à GNL effectuant des voyages courts et du cabotage dans la région des Caraïbes.

- **Qu'en est-il du plafond de la teneur en soufre dans les zones de contrôle des émissions ?**

Depuis le 1^{er} janvier 2015, le plafond de la teneur en soufre applicable aux fuel-oils utilisés à bord des navires exploités dans les zones de contrôle des émissions (ECA) désignées par l'OMI pour le contrôle des oxydes de soufre (SO_x) a été fixé à 0,10 % m/m.

Les ECA créées en vertu de l'Annexe VI de MARPOL pour le contrôle des SO_x sont les suivantes : la zone de la mer Baltique ; la zone de la mer du Nord ; la zone de l'Amérique du Nord (couvrant les zones côtières désignées au large des États-Unis et du Canada) ; et la zone maritime caraïbe des États-Unis (soit les eaux entourant Porto Rico et les Îles Vierges américaines).

- **Comment puis-je en savoir plus au sujet des règles applicables aux émissions de soufre ?**

[Cliquez ici](#) pour en savoir plus.
