

LA TENEUR EN SOUFRE DES COMBUSTIBLES MARITIMES

La teneur en soufre des combustibles maritimes est fixée par l'OMI (texte initial : 1997, renforcé en 2005 puis en 2008). En 2005, l'UE a transposé la réglementation internationale, en allant plus loin sur certains points.

L'annexe VI de la Convention Marpol organise la réduction progressive des teneurs en soufre des combustibles. Dans les Sulphur Emission Control Areas, on est passé (le 1^{er} juillet 2010) de 1.5% à 1%. En 2015, le taux maximum y sera limité à 0.1%. Hors des SECAs, le taux est passé de 4.5% à 3.5% en 2012, et passera à 0.5% en 2020 ou en 2025 (la date définitive sera fixée par l'OMI en 2018, en fonction de la disponibilité des combustibles adéquats).

La directive 1999/32, telle que révisée en 2005, est allée plus loin :

- Depuis le 1^{er} janvier 2010, tous les navires doivent utiliser des combustibles à 0.1% lorsqu'ils sont à quai
- Depuis 2006, la teneur des combustibles utilisés par les navires à passagers est limitée à 1.5% dans toutes les eaux européennes.

En 2011, la Commission a fait une nouvelle proposition de révision de la directive 1999/32. Les discussions viennent de se clore puisqu'un accord a été trouvé entre les négociateurs du Parlement, du Conseil et de la Commission sur le projet de révision de la directive soufre dans le cadre du trilogue. Pour être définitivement adopté, le texte doit maintenant être adopté par le Parlement en séance plénière et être formellement adopté par le Conseil. Il devra ensuite être traduit et publié au JO. Ces dernières étapes sont toutefois purement formelles, et le contenu du texte ne sera plus modifié.

Les principaux éléments de cet accord sont les suivants :

- **Intégration de l'amendement « porte ouverte »**, sous une forme un peu différente de celle proposée initialement par les armateurs. En cas de modification à l'annexe VI de Marpol, celle-ci ne sera pas intégrée automatiquement en droit communautaire, mais la Commission devra, « lorsque cela est pertinent » et « sans délai » faire une proposition de révision de la directive. Un considérant précise qu'il s'agit entre autres de traiter le cas d'éventuelles exemptions.

→ *une intégration automatique aurait évidemment été préférable, ne serait-ce que pour des raisons de délais. L'amendement adopté ajoute en effet aux délais de procédure inhérents à la coordination communautaire et aux travaux de l'OMI les délais liés à une nouvelle procédure de codécision. On peut toutefois supposer que, si les Etats membres se mettent d'accord sur une ou des exemptions dans le cadre de la coordination communautaire et que cela est adopté à l'OMI, une forme de gentlemen's agreement pourra être trouvée pour contourner cette difficulté.*



- **Teneur « globale » (hors SECAs et navires passagers) :** 3.50% à partir de la transposition de la directive (18 mois après sa publication), 0.50% à partir du 1^{er} janvier 2020, quelle que soit la décision de l'OMI.

→ *il s'agit là de l'élément le plus problématique du compromis pour les armateurs. Cette concession – la seule- au Parlement Européen introduit un risque de divergence droit international vs droit communautaire, et donc une distorsion de concurrence dans certains cas. Sur le fond se pose évidemment la question de savoir comment les opérateurs pourront utiliser un combustible dont l'OMI aura considéré qu'il n'est pas disponible.*

On notera toutefois que les Etats membres « s'efforceront » d'assurer la disponibilité des combustibles nécessaires, et rapporteront à la Commission sur ce sujet.

La France a également annoncé son intention de joindre une déclaration au PV du Conseil annonçant qu'elle ne soutient pas cette mesure, et demandera une révision de la directive si l'OMI repousse le passage à 0.5% à 2025.

Navires passagers : ils continueront à opérer à 1.5% jusqu'en 2020. L'amendement parlementaire prévoyant des dérogations pour les îles, les régions périphériques et la Grèce n'a pas été retenu.

