

73^{ème} Comité de protection du milieu marin Des sujets délicats au menu

N°5090-5, supplément du n°5090 du Journal de la Marine Marchande, Octobre 2018

Contexte (environnemental) particulier pour le MEPC 73 de l'Organisation maritime internationale, qui se tenait du 22 au 26 à Londres.

Après avoir adopté une stratégie qualifiée d'« historique » lors du MEPC 72 en avril dernier qui prévoit de réduire le CO₂ généré par l'industrie du transport maritime de 40 à 50% (par rapport à 2008) d'ici à 2050, les négociateurs des 173 États-membres de l'instance de réglementation internationale se sont retrouvés au sommet la semaine dernière à Londres. Au programme figuraient plusieurs dossiers (lourds) dont le grand sujet du moment : l'entrée en vigueur imminente (le 1er janvier 2020) du plafond de soufre à 0,5% dans les carburants marins. À cet égard, les négociateurs avaient à examiner plusieurs requêtes, et notamment celle de pavillons revendiquant 46% de la capacité de transport mondiale. Les Bahamas, le Libéria, les Iles Marshall, le Panama et les associations internationales de transport maritime, Bimco, Intercargo et Intertanko requéraient une phase d'« Experience building » (dite EPB). Une initiative qui vient d'obtenir in extremis le soutien de l'administration américaine jusqu'à présent plutôt aphone. Une façon plutôt habile d'obtenir une possibilité de s'y soumettre par étapes, à la carte, en fonction de la « praticabilité » de l'affaire (diraient les anglo-saxons).

Cette proposition fait notamment écho à de récentes alertes sur le carburant contaminé. L'association des armateurs grecs, elle, n'use pas de stratagème pour dire radicalement que la disponibilité et la sécurité des combustibles conformes en 2020 ne sont absolument pas garanties « *en particulier dans le vrac et le tramp pour lesquels il n'est pas possible de conclure des accords contractuels avec des raffineries et des installations de soutage dans des ports spécifiques* », a déclaré le président de l'Union des armateurs grecs (UGS), Theodore Veniamis, qui demande un retour à la réalité.

Il fut aussi question de l'interdiction de posséder à bord du fuel lourd à compter du 1^{er} mars 2020, pour laquelle certains demandaient un report tant que la disponibilité des fuels légers n'était pas garantie partout dans le monde. À ces demandes, qui « détricoteraient l'ensemble de la réglementation », les délégués ont opposé une fin de non-recevoir. Le World Shipping Council, qui représente les transporteurs, s'y oppose aussi fermement, car « toute incertitude ou tout retard à ce stade confondrait les marchés et pénaliserait les armateurs et les fournisseurs de carburant qui investissent déjà pour assurer la conformité ».

Une autre proposition s'est invitée à la table des négociations : la limitation de vitesse, défendue du reste par l'État français. Élisabeth Borne, ministre en charge des Transports, a eu l'occasion de le rappeler le 15 octobre lors d'un « atelier », organisé par Armateurs de France au siège de Louis Dreyfus Armateurs à Suresnes. Jean-Marc Roué, président d'Armateurs de France, estime aussi qu'à court terme, elle était « la mesure permettant de réduire l'empreinte environnementale du shipping mondial ». A.D.