

TRAVAUX DE L'OMI SUR LES GES

NOTE DE POSITION

À RETENIR

ARMATEURS DE FRANCE EST EN FAVEUR DE :

Approche internationale pour réglementer le transport et les services maritimes.

Les réglementations régionales doivent s'harmoniser sur celles internationales dès que possible.

Éviter tout mécanisme qui pourrait entraîner des distorsions de concurrence.

Inclusion de tous les gaz à effet de serre dans les futures réglementations de l'OMI (et pas seulement le CO₂).

Ajouter les émissions amont aux émissions aval (du puits au sillage) des carburants dans le calcul des émissions des navires.

La mise en œuvre des réglementations nécessaires à l'atteinte de l'ambition du zéro net des émissions de GES d'ici 2050, comme adoptée dans la stratégie de l'OMI.

Intégration de la **compensation carbone dans la stratégie de l'OMI** et mesures associées, sans amoindrir les mesures effectives de réduction des émissions de GES des armateurs.

La prise en compte du **très court délai de mise en conformité des navires** pour la **révision du CII¹** en 2026, **des effets indésirables et contre-productifs de l'instrument** et de la nécessité d'un contrôle efficace de son application.

Mise en place d'un **standard de carburants (GHG Fuel Standard - GFS) avec un mécanisme de flexibilité contrôlable, en cohérence avec la réglementation européenne (Fuel EU maritime).**

Élaboration d'un instrument financier avec un système de récompense pour le shipping international dont les fonds reviendraient au secteur pour sa **décarbonation**, en cohérence avec la réglementation européenne (ETS²), pour **éviter une double imposition.**

Éviter la mise en place de deux systèmes de pénalité associés chacun à une mesure technique et une mesure économique.

L'harmonisation des instruments financiers régionaux, notamment l'ETS européen, sur l'instrument de l'OMI. Dans tous les cas, la double imposition et le surplus de charges administratives devront être évités afin de **ne pas nuire à la compétition internationale.**

Les mesures réglementaires et les futurs objectifs de décarbonation du maritime doivent être définis clairement et avec prédictibilité pour offrir une visibilité suffisante aux armateurs.

STRATÉGIE DE L'OMI SUR LES GES

OBJECTIF DE SUPPRESSION DES ÉMISSIONS DE GES

Lors de la 80^e session du Comité de protection du milieu marin (MEPC 80) en juillet 2023, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a renforcé sa stratégie initiale de 2018 pour adopter une ambition de zéro net des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du shipping international à l'horizon de 2050.

Armateurs de France s'est réjoui de cette ambition et souhaite que le zéro net des émissions de GES intervienne dès 2050. Face à l'urgence climatique, les transports et les services maritimes doivent faire leur part et réduire rapidement leur impact carbone, alors même que le shipping international représente moins de 3% des émissions de CO₂, tout en transportant 90% des marchandises dans le monde.

La révision de la stratégie de l'OMI était très attendue par les armateurs français car une approche internationale est essentielle pour réglementer le transport et les services maritimes qui sont de nature internationale. Il appartient donc maintenant à l'OMI d'adopter les mesures nécessaires à la réduction des émissions de GES des navires. Les réglementations régionales doivent absolument être limitées et leurs mises en œuvre ne doivent pas rendre plus complexe la tâche de l'OMI dans la progression de ses travaux et dans l'application de son propre dispositif.

Les membres d'Armateurs de France souhaitent que tous les GES soient inclus dans les futures réglementations qui déclineront les ambitions de la stratégie (et non seulement le CO₂) et que les émissions soient comptabilisées en *Well-to Wake*, du puits lors de la phase de production de l'énergie, au sillage lors de la phase de combustion de l'énergie à bord.

Armateurs de France se félicite du choix du périmètre de réduction des émissions de GES en « zéro net » dans la stratégie de l'OMI. En effet, la suppression totale des

1- Carbon Intensity Indicator
2- Emissions Trading System

émissions de GES en *Well-to Wake* est aujourd'hui inatteignable pour le secteur maritime car seulement quelques rares solutions de décarbonation (propulsion par le vent par exemple), inadaptables à tous les navires, permettraient d'atteindre cet objectif. De plus, l'ambition de réduction en « zéro net » permet l'usage de carburants dont les émissions de GES à la combustion sont intégralement compensées, soit par une capture du carbone lors de la phase de production du carburant (par les plantes pour les biocarburants ou retiré de l'atmosphère pour la production de carburants de synthèse), ou lors de la phase de combustion à bord (avec de la capture carbone), soit par des crédits carbone issus d'initiatives diminuant le carbone de l'atmosphère (capture, décarbonation physique d'autres secteurs, plantation d'arbres, etc.).

OBJECTIFS INTERMÉDIAIRES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES

À l'occasion de la révision de sa stratégie, l'OMI a adopté des objectifs de réduction intermédiaires des émissions absolues³ de GES des navires, à savoir 20%, s'efforçant à atteindre 30%, d'ici 2030 et 70%, s'efforçant à atteindre 80%, d'ici 2040 par rapport à 2008.

Si Armateurs de France reconnaît l'importance d'envoyer des signaux forts de décarbonation au secteur maritime, avec des objectifs clairs et définis, l'organisation estime qu'ils sont très ambitieux et qu'ils ne prennent pas en compte la réalité du secteur, c'est-à-dire la maturité des technologies et des carburants ainsi que leurs disponibilités. Le développement et la mise en œuvre de telles ambitions devraient se faire dans des délais raisonnables avec une prédictibilité suffisante offrant aux armateurs une visibilité nécessaire (les navires ont une durée de vie de 30 ans, les investissements associés ayant eux aussi une durée de vie importante). Les armateurs doivent pouvoir connaître largement à temps les réglementations à venir afin de s'y préparer. Le renforcement de l'objectif de 2030 ne permet pas cette visibilité aux armateurs pour leurs

investissements. Néanmoins, les armateurs français restent engagés pour se conformer aux futures réglementations et en appellent au gouvernement français et à toute la filière pour décarboner ensemble le secteur.

INTÉGRATION DE CARBURANTS DÉCARBONÉS DANS LES SOUTES DES NAVIRES

L'OMI a également décidé d'imposer aux armateurs d'intégrer au moins 5%, avec l'ambition d'atteindre 10%, de carburants décarbonés dans les soutes des navires d'ici 2030. Armateurs de France salue ce message envoyé aux fournisseurs d'énergie de produire des carburants bas et zéro carbone. Il appartient maintenant à la France d'être exemplaire afin de s'assurer que les armateurs disposeront de ces carburants.

COMPENSATION CARBONE

Armateurs de France regrette vivement que la compensation carbone, sous toutes ses formes (identifiées ci-dessus), ne soit pas incluse dans la révision de la stratégie de l'OMI, comme c'est déjà le cas dans d'autres secteurs. En effet, les solutions de décarbonation pour le maritime ne sont pas encore disponibles. Pour autant, les armateurs français veulent faire leur part. En conséquence, une compensation carbone, qu'elle soit faite lors de la phase de production des carburants ou dans la décarbonation d'autres secteurs, pour lesquels les solutions sont disponibles, prend tout son sens. Il est urgent de créer un cadre réglementaire à la capture carbone à bord des navires, sans quoi il est entendu que la décarbonation du maritime ne sera pas atteignable dans le temps imparti. Cette intégration ne pourrait se faire sans une étude approfondie des leviers et enjeux associés, le level playing field devant être conservé et la réduction effective de l'impact carbone vérifiée, tout en valorisant les investissements des armateurs qui décarbonent concrètement leurs navires.

MESURES DE COURT TERME

L'OMI s'est engagée à réviser les mesures de court terme (CII) pour une entrée en vigueur de l'instrument amendé au 1^{er} janvier 2026. Cette révision devra préciser les facteurs de réduction du CII entre 2027 et 2030. Armateurs de France comprend la nécessité d'une telle révision mais l'organisation souhaite que celle-ci prenne en compte le très court délai de mise en conformité pour les armateurs.

Le CII, tel que défini aujourd'hui, incite à faire parcourir au navire de la distance et mène ainsi, parfois, à des choix contreproductifs. Armateurs de France appelle à ce que la révision du CII aligne l'outil sur les objectifs de décarbonation et limite les effets indésirables.

Par ailleurs, Armateurs de France souhaite que soient étudiés, d'une part les facteurs de correction, nécessaires à la bonne application de l'instrument, qui n'auraient pas pu être pris en compte lors de son élaboration initiale, et d'autre part, les exclusions de voyage afin que celles-ci prennent en compte les périodes pendant lesquelles le navire est en attente du fait de ses activités. Enfin, Armateurs de France estime que cet instrument ne peut être efficace que si des contrôles suffisants sont conduits, de manière homogène et effective, par les États du pavillon et surtout par les États du port, au risque de créer par ailleurs des distorsions de concurrence.

3- Prenant donc en compte la croissance de la flotte mondiale.

MESURES DE MOYEN TERME DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES

En plus de la révision de sa stratégie, l'OMI a décidé du panier de mesures qui pourrait entrer en vigueur dès 2027 pour accompagner la décarbonation du maritime :

- Un instrument financier dont la forme reste à déterminer.
- Un standard de carburant (GFS - *GHG Fuel Standard*) encadrant l'incorporation de carburants alternatifs dans les soutes des navires.

MESURE TECHNIQUE

L'émergence d'instruments régionaux (tels que l'intégration du maritime à l'ETS européen) complexifie les opérations des armateurs en leur imposant de lourdes charges administratives alors que la plupart d'entre eux sont des entreprises de tailles modestes (80% des membres d'Armateurs de France sont des PME). À cet effet, Armateurs de France se réjouit des similitudes entre le dispositif du GFS et celui de Fuel EU maritime mais reste très attentive quant à la cohérence totale entre les dispositifs au risque de créer des complexités et des distorsions de concurrence. Les armateurs français sont favorables à l'adoption d'un mécanisme apportant de la flexibilité aux armateurs, tel que celui présenté dans le GFS européen avec son concept de flotte qui permet aux armateurs de mettre en commun les investissements de décarbonation entre plusieurs navires. Néanmoins, il est crucial de maintenir un *level playing field* et donc d'assurer des mécanismes efficacement contrôlables et vérifiables, au risque de créer des comportements déviants et des distorsions de concurrence.

MESURE ÉCONOMIQUE

S'agissant de l'instrument financier que l'OMI a décidé de développer dans son programme de travail, les membres d'Armateurs de France soutiennent l'adoption d'une telle mesure par l'OMI. Compte tenu des propositions concrètes en discussion, les membres sont également en faveur de l'adoption d'un mécanisme de pénalité/récompense permettant de financer la différence de coûts entre carburants alternatifs et carburants conventionnels, tout en maintenant la neutralité des solutions technologiques et en veillant à limiter les entorses au règlement et la charge administrative particulièrement pénalisante pour les plus petits armateurs. Ce mécanisme est essentiel pour permettre au secteur de bénéficier des recettes d'une mesure économique et les accompagner dans leur transition.

Cet instrument financier devra être parfaitement mesurable, efficace et contrôlable. La gouvernance d'un tel instrument devra être transparente et les revenus collectés devront être redistribués de façon claire et fléchée : le secteur maritime a besoin d'investir dans la décarbonation de ses activités, c'est pourquoi il est impératif que les revenus reviennent au secteur en quantité suffisante pour subvenir aux besoins de R&D&I de navires zéro ou faibles émissions de GES. Son développement et sa mise en œuvre devront se faire dans des délais permettant une visibilité suffisante aux armateurs. De plus, avant l'entrée en vigueur de cet instrument financier, il est impératif de s'assurer de la disponibilité des technologies et des carburants alternatifs, en quantités suffisantes et partout dans le monde. L'étude d'impact associée devra prendre en compte le risque de report modal (notamment du maritime vers le routier) et toute fuite de carbone qui alourdirait le bilan GES global.

Enfin, nous assistons à l'émergence de plusieurs instruments régionaux, notamment l'intégration du secteur maritime dans l'ETS européen, qui complexifient une nouvelle fois les pratiques des armateurs. Si un dispositif mondial devait être mis en place, alors les instruments régionaux devraient s'harmoniser sur celui de l'OMI. Si tel n'était pas le cas, alors il serait impératif de :

- Bien définir les périmètres de chacun des dispositifs pour éviter les incohérences et chevauchements entre les différents systèmes.
- Éviter la double imposition.
- Harmoniser les systèmes de déclaration afin de limiter la charge administrative des compagnies maritimes.

MAINTIEN DU SEUIL À 5000 GT

Armateurs de France est en faveur du maintien du seuil de 5000 GT pour l'application des mesures de moyen terme afin de préserver au maximum la compétitivité nécessaire du short sea shipping qui est en concurrence avec les secteurs routier et ferroviaire, qui ne sont pas soumis à des mesures économiques (type taxe carbone ou ETS).

CONTACT

Pierre-Antoine Rochas, Responsable
Environnement, Sécurité, Sûreté & Ports
d'Armateurs de France
pa-rochas@armateursdefrance.org

