

# De nouvelles obligations en matière de changement climatique pour les entreprises du secteur des transports maritimes

**Anne-Caroline Urbain,**  
Avocat aux Barreaux de Paris et de New York,  
Jones Day

**Ségolène Trévidic,**  
Juriste,  
Jones Day

1) Commission européenne,  
« *Prise en compte des émissions du secteur des transports maritimes dans les mesures de réduction de gaz à effet de serre de l'Union* », COM(2013) 479 final, 28 juin 2013.

2) Commission européenne,  
« *Prise en compte des émissions du secteur des transports maritimes dans les mesures de réduction de gaz à effet de serre de l'Union* », COM(2013) 479 final, 28 juin 2013.

3) Commission européenne,  
« Proposition de Règlement (usuellement sans majuscule, ici et par la suite) du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 », COM(2013) 480 final, 28 juin 2013, p. 2.

4) *Ibid.*, p. 5.

5) *Ibid.*, p. 12.

6) Commission européenne,  
« *Climate Action, Reducing emissions from the shipping sector* », 27 juin 2013, disponible à l'adresse suivante : [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm).

Dans sa Communication du 28 juin 2013 (1), la Commission européenne dévoile sa prochaine bataille dans la guerre menée par l'Union européenne (« UE ») contre les émissions de gaz à effet de serre (« GES »). Après le secteur de l'aviation, c'est au tour de l'industrie maritime internationale d'être visée par des mesures d'harmonisation européennes.

## Un contexte international propice à l'adoption d'une nouvelle réglementation

Les émissions dues au transport maritime international représentent aujourd'hui 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre et 4 % des émissions de GES de l'UE.

Face à la hausse de 48 % des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux activités de transport maritime intéressant l'UE entre 1990 et 2008 (2), et aux projections de croissance du commerce mondial, risquant de s'accompagner d'une augmentation de ces émissions de moitié d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2010, il devient urgent d'agir. En effet, au titre des grands objectifs de la stratégie **Europe 2020** mise en place en 2010, l'UE s'est engagée à réduire ses émissions de GES de 20 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2020 et de moitié par rapport à leurs niveaux de 1990 d'ici à 2050 (3).

De plus, la difficulté pour l'Organisation Maritime Internationale (« OMI ») à conclure un accord global sur les émissions des transports maritimes et l'actuelle exclusion de ce secteur du système communautaire d'échange de quotas d'émission (« SCEQE ») prèchent également en faveur de l'adoption d'une réglementation spécifique au niveau de l'UE. Ces difficultés de mise en place d'une réglementation visant à réduire les émissions de GES en provenance des transports maritimes s'expliquent en partie par l'existence d'obstacles commerciaux tenant tant au manque d'informations sur la consommation de combustible des navires et leurs techniques de

mise à niveau, qu'à des problèmes d'investissement dans l'efficacité énergétique des navires (difficultés de trouver des financements, retour sur intérêt pour les investisseurs...) (4).

En outre, l'instauration, en 2011, par l'OMI de mesures techniques et opérationnelles (normes de rendement énergétique minimales, dénommées « indice nominal de rendement énergétique » ou « EEDI ») visant à améliorer l'efficacité énergétique des navires et, par voie de conséquence, à limiter l'augmentation attendue des émissions de GE de certains navires neufs, est jugée encore insuffisante par la Commission européenne (5).

Dans ce contexte, la proposition de Règlement concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports maritimes et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013, du 28 juin 2013, intervient à point nommé.

## La proposition de Règlement de l'UE concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports maritimes

Cette proposition de Règlement, datant du 28 juin 2013, est le fruit d'études et d'analyses menées par la Commission européenne en matière de transports et de changement climatique (en particulier, le livre blanc sur les transports de 2011) et d'une consultation publique qui a eu lieu du 19 janvier au 12 avril 2012 (6).

La proposition de Règlement est fondée sur les articles 192 (1) et 194 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne relatifs à la lutte contre le changement climatique d'une part, et au bon fonctionnement du marché intérieur pour la sécurité énergétique européenne, d'autre part. La Commission a fait le choix d'un règlement (et non d'une directive pourtant souvent privilégiée dans le domaine de l'environnement) compte tenu de la nature tant complexe que technique des

dispositions proposées. Le règlement favorise ainsi à la fois l'uniformisation des règles et leur diffusion internationale.

Compte tenu des difficultés rappelées ci-dessus, la Commission a opté pour une approche « progressive » visant tout d'abord à mettre en place, à l'échelle européenne, un système destiné à la surveillance, la notification et la vérification des émissions provenant de la combustion des combustibles de certains navires. Il s'agit du système dit « MRV » (de l'anglais « *Monitoring, Reporting and Verification* »). Ce système a vocation à s'appliquer à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

La proposition cible les émissions des grands navires engagés dans le commerce international : seuls les navires d'une jauge brute supérieure à 5 000, à destination et en provenance de ports des Etats membres, indépendamment de leur pavillon, sont concernés. Sont en revanche exclus du champ d'application de la proposition de Règlement certains navires spéciaux, listés à l'article 2 de la proposition (7).

Les « *compagnies* », qui devront répondre des obligations découlant du Règlement, sont définies comme « *le propriétaire d'un navire (...) ou tout autre personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire* » (8).

Les obligations des compagnies consistent principalement en la surveillance et la déclaration, pour chaque navire, de la quantité et du type de combustible consommé au cours d'une année civile dans chaque port d'un Etat membre (9). En outre, elles devront élaborer le plan de surveillance devant être transmis au 31 août 2017 aux vérificateurs. Ces derniers sont des entités juridiques indépendantes et accréditées au niveau national, dont la mission est d'évaluer la conformité du plan de surveillance et des déclarations d'émissions aux règles applicables et leur cohérence par rapport aux données de base précisées dans la proposition de Règlement (10).

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les compagnies surveilleront, sur la base du plan de surveillance approuvé par les vérificateurs, les émissions de chaque navire, par voyage et annuellement, en appliquant l'une des méthodes précisée dans l'annexe I de la proposition de Règlement. A noter que la surveillance des émissions porte uniquement sur le CO<sub>2</sub> pour des raisons techniques (liées aux documents et équipements existant à bord des navires) et de fiabilité des mesures (11).

A compter du 30 juin 2019, un document de conformité en cours de validité, délivré par le vérificateur, devra être conservé à bord de tous les navires concernés.

Les Etats membres devront mettre en place un système de sanctions « efficaces, proportionnées et dissuasives » en cas de manquement aux

obligations prévues par le Règlement (12). En outre, il est envisagé que l'autorité nationale de l'Etat membre du port d'escale du navire concerné puisse prononcer une décision d'expulsion si ce navire ne s'est pas conformé aux exigences en matière de surveillance et de déclaration. Cette décision d'expulsion aurait pour conséquence d'interdire au navire fautif l'accès à tous les ports des Etats membres.

Chaque année, la Commission européenne s'engage à publier les informations déclarées relatives aux émissions de gaz, ainsi qu'un rapport relatif aux émissions du transport maritime et aux informations en rapport avec le climat (13). De surcroît, en matière de coopération internationale, la Commission tiendra régulièrement informés l'OMI et les autres organismes internationaux compétents de la mise en œuvre du Règlement afin de faciliter l'élaboration de règles internationales. Cette coopération inclut également l'échange d'informations techniques avec les pays tiers à l'Union européenne.

## L'impact de la nouvelle réglementation proposée

La proposition de Règlement, qui a été soumise au Parlement européen ainsi qu'au Conseil de l'Europe le 28 juin 2013, doit suivre la procédure législative ordinaire (anciennement désignée « procédure de codécision »). La proposition de Règlement pourrait ainsi faire l'objet de modifications en fonction des critiques émises par les parties prenantes. La Commission européenne envisage que le Règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015. Selon les résultats de l'analyse d'impact menée par la Commission européenne en amont de la proposition de Règlement, la mise en place du système MRV devrait permettre la réduction des émissions de GES de près de 2 % par rapport à une situation inchangée et la réalisation d'économies nettes de 1,2 milliard d'euros d'ici à 2030 (14). Ces économies devraient en principe compenser les coûts de surveillance et de déclaration engendrés par la mise en œuvre du Règlement.

Lorsque le résultat escompté par le Règlement, à savoir disposer de données fiables concernant les émissions émises par le transport maritime, sera atteint, l'Union pourra s'engager dans la deuxième étape du processus de réduction des émissions des navires en imposant la tarification de ces émissions.

En guise de conclusion, il y a lieu de se demander si ce Règlement suscitera des critiques touchant à l'entrave au commerce international et à la portée extraterritoriale (indirecte) des actes de l'UE, à l'instar de celles formulées à l'encontre de la Directive 2008/101/CE (15) intégrant le secteur de l'aviation au SCEQE et ayant fait l'objet de recours devant la Cour de Justice de l'Union européenne (16).

7) L'article 2 de la proposition de Règlement vise les navires de guerre, les navires d'appoint de la marine de guerre, les navires de pêche, les navires-usines pour le traitement du poisson, les navires en bois de construction primitive, les navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques et les navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales.

8) Commission européenne, COM(2013) 480 final, 28 juin 2013, p. 18.

9) Article 4 de la proposition de Règlement.

10) Article 14 de la proposition de Règlement.

11) Article 9 de la proposition de Règlement ; Commission européenne, COM(2013) 480 final, 28 juin 2013, p. 7.

12) Article 20 de la proposition de Règlement.

13) Article 21 de la proposition de Règlement.

14) Commission européenne, COM(2013) 480 final, 28 juin 2013.

15) Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, JO L 8 du 13.1.2009, p. 3-21.

16) CJUE, 21 décembre 201(année complète ?), *Air Transport Association of America et autres c/ Secretary of State for Energy and Climate Change*, aff. C-366/10.