



HAL
open science

Scrubbers : le droit va-t-il fermer la boucle ?

Emma Lelong

► **To cite this version:**

Emma Lelong. Scrubbers : le droit va-t-il fermer la boucle ?. Le Droit Maritime Français, 2022, 844, pp.285-288. hal-03934004

HAL Id: hal-03934004

<https://hal.science/hal-03934004>

Submitted on 14 Jun 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Scrubbers : le droit va-t-il fermer la boucle ?

Emma LELONG

Doctorante à l'Université
de Bretagne occidentale
UMR AMURE

Au 1^{er} janvier 2022, la France a interdit le rejet dans la zone côtière des 3 milles et dans les eaux portuaires des eaux de lavage provenant de ses systèmes d'épuration des polluants atmosphériques des navires fonctionnant à boucle ouverte⁽¹⁾. C'est l'occasion pour nous de revenir sur l'apparition de ces systèmes d'épuration (I), et sur leur existence légale de plus en plus compromise (II).

I.- LES SYSTÈMES D'ÉPURATION, UNE INNOVATION NÉE DE LA LÉGISLATION MARPOL VI DISCUTÉE POUR SON IMPACT ENVIRONNEMENTAL

A.- L'adaptation de l'industrie maritime à la réglementation MARPOL VI

Au sein des protocoles de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL), l'annexe VI, entrée en vigueur en 2005, réglemente la pollution de l'atmosphère par les navires⁽²⁾. Depuis cette date, l'OMI⁽³⁾ n'a cessé de resserrer les vis du texte, en réduisant peu à peu les taux d'émissions autorisés, à l'intérieur et en dehors des zones de contrôle des émissions⁽⁴⁾. Depuis le 1^{er} janvier 2020, la limite de la teneur en soufre du fuel-oil utilisé par les navires est ainsi passée de 3,50% à 0,50% en dehors de ces zones de contrôle, elles-mêmes soumises à une limite de 0,1%⁽⁵⁾.

Cette nouvelle réglementation pose une problématique aux acteurs de l'industrie maritime. Il apparaît en effet impossible pour les armateurs de continuer à utiliser du fioul-oil lourd classique⁽⁶⁾, dont la teneur en soufre dépasse la nouvelle limite. Au-delà du passage à un carburant distillé moins chargé en soufre, voire à un bio-carburant, souvent plus coûteux pour les armateurs, beaucoup d'entre eux ont opté pour l'utilisation de dispositifs d'épuration des gaz d'échappement, appelés « épurateurs » ou « scrubbers » pour le terme anglo-saxon.

(1) Arrêté du 22 septembre 2021 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 213), JORF n°0226 du 28 septembre 2021.

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000044106303>

(2) Annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (MARPOL).

(3) Organisation Maritime Internationale.

(4) Emissions control area (ECA).

(5) Résolution MEPC.280 (70), adoptée le 28 octobre 2016.

(6) HFO (Heavy Fuel Oil).

Les épurateurs peuvent être décrits comme des cheminées, installées à bord, qui filtrent les particules de soufre avant que celles-ci soient rejetées dans l'atmosphère. Les déchets de scrubbers sont ensuite soit stockés à bord et déchargés à terre pour y être traités, dans le cas des épurateurs à boucle fermée, soit rejetés via les eaux de scrubbers directement dans le milieu marin, pour les épurateurs à boucle ouverte⁽⁷⁾.

B.- Les scrubbers : prouesse technique ou contournement de la législation environnementale ?

S'ils sont apparus dans un premier temps comme la solution la plus pertinente à l'adaptation à la nouvelle limite de teneur en soufre, les scrubbers souffrent pourtant aujourd'hui de plusieurs études qui leur sont défavorables.

C'est d'abord le cas du rapport du Conseil international pour l'exploitation de la Mer sur les eaux de scrubbers, publié à l'automne 2021⁽⁸⁾, qui montre la toxicité de l'eau rejetée en mer par les systèmes à boucle ouverte sur la biodiversité marine, et pointe notamment du doigt la mortalité immédiate du plancton. A plus long terme, l'étude montre des effets liés à la bioaccumulation, acidification et eutrophisation dans le milieu marin des polluants issus des eaux de lavage des épurateurs, nocifs à la biodiversité. Finalement, le dernier rapport conjoint de l'Agence européenne de sécurité maritime⁽⁹⁾ et de l'Agence européenne pour l'environnement⁽¹⁰⁾ estime que 78% des eaux de navires rejetées en mer proviennent des systèmes d'épuration à boucle ouverte⁽¹¹⁾.

Dans cette optique, l'utilisation à bord de scrubbers comme auxiliaire au fioul lourd semble contourner la problématique de la pollution atmosphérique et rendre inefficace le nouvel amendement à l'annexe VI de la Convention MARPOL (I). Les évolutions législatives récentes et questionnements juridiques autour de la question pourraient donc à long terme les rendre inutilisables (II).

II.- QUESTIONNEMENTS AUTOUR DE LA LÉGALITÉ DES REJETS DES EAUX DE SCRUBBERS

A.- Etat côtier et systèmes d'épuration

Dans cette optique, l'Etat côtier peut prendre des mesures pour interdire l'utilisation de tout ou partie des systèmes d'épuration dans ses eaux territoriales et dans

(7) LINDSTADT, Haakon, ESKELAND, Gunnar, « Environmental regulations in shipping: Policies leaning towards globalization of scrubbers deserve scrutiny », *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol. 47, 2016, p. 67-76.

(8) HASSELÖV, Ida-Maja (et autres), Rapport scientifique du CIEM, Volume 2, Issue 86.

(9) EMSA (*European Maritime Security Agency*).

(10) EEA (*European Environment Agency*).

(11) *European Maritime Transport Environmental Report*, 2021.

sa zone économique exclusive. Dans la mer territoriale, pas de difficulté particulière : en vertu de l'article 211 de la Convention, l'État côtier est souverain en matière de réduction de la pollution du milieu marin par les navires⁽¹²⁾. C'est sur cette base que la France a pris son arrêté à compter du 1^{er} janvier 20221.

Pour ce qui est de la ZEE⁽¹³⁾, si l'article 56 de la CNUDM⁽¹⁴⁾ ne permet pas à l'État côtier d'agir directement en matière environnementale, l'article 211 stipule en revanche que « les États côtiers peuvent adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale ». Il suffit donc que l'État côtier en question ait ratifié l'Annexe VI de la Convention MARPOL, ou bien s'appuie sur un principe général du droit, pour interdire le rejet des eaux de scrubbers jusque dans sa ZEE. C'est par exemple le cas de l'Argentine, non signataire de l'annexe en question, qui invoque le principe généralement accepté de précaution pour interdire les scrubbers à boucle ouverte dans une circulaire de 2020⁽¹⁵⁾.

Cette interdiction unilatérale par l'État côtier fait d'ailleurs l'objet de débats au sein même de l'OMI. Lors du 76^e Comité de protection du milieu marin⁽¹⁶⁾, qui s'est tenu du 10 au 17 juin 2021, il a été proposé que les États Membres soumettent les résultats de leur évaluation des risques au Comité pour obtenir un avis avant d'introduire des restrictions locales⁽¹⁷⁾. Cette évaluation préalable pourrait être vue comme une atteinte à l'article 211 de la CNUDM, cité plus haut. Plus encore, l'article 234 de la Convention stipule que « Les États côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements non discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive [...]»⁽¹⁸⁾, et ce sans en avvertir l'OMI au préalable. Le rôle

(12) Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982, art. 211-4 : « Les États côtiers peuvent, dans l'exercice de leur souveraineté sur leur mer territoriale, adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires étrangers, y compris les navires exerçant le droit de passage inoffensif. »

(13) Zone économique exclusive.

(14) *Ibid.*, art. 56-1 : « Dans la zone économique exclusive, l'État côtier a : a) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents. »

(15) Prefectura naval Argentina, Direccion de proteccion ambiental, Disposicion 15/2020 du 3 août 2020, Boletin oficial de la Republica argentina du 8 août 2020.

(16) *Maritime Environmental Protection Committee* (MEPC) 76.

(17) Document MEPC 76/9/6.

(18) *Ibid.*, art. 234.

central du Comité de protection du milieu marin dans la proposition faite lors du MEPC 76 semble donc compromis par le droit international de la mer dans les zones polaires.

B.- Les scrubbers à boucle ouverte : une utilisation illégale selon le droit de la mer ?

Finalement, le fonctionnement des épurateurs en lui-même semble être affecté par la législation internationale aussi bien que la législation nationale. Les épurateurs fonctionnent en effet soit à boucle fermée, en déchargeant les eaux polluées dans les ports, soit à boucle ouverte, en rejetant directement les eaux polluées par les filtrats dans le milieu marin.

Les systèmes d'épuration à boucle ouverte font donc face à un dilemme, puisqu'ils contribuent à transformer une pollution atmosphérique au soufre, à une pollution du milieu marin par les eaux de scrubbers. En somme, leur utilisation pourrait donc être contraire à l'article 195 de la CNUDM⁽¹⁹⁾, qui stipule que « Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, les États agissent de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone dans une autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre. » Autoriser le transport de fioul lourd par les navires à des fins de combustion pour les navires équipés de scrubbers, comme c'est le cas par la transposition nationale des derniers amendements à la Convention MARPOL VI, serait donc illégal au regard de la Convention de Montego Bay.

De telles considérations peuvent laisser entrevoir une interdiction progressive de l'utilisation des scrubbers, au moins pour les systèmes à boucle ouverte. On comptait en novembre 2020 23 Etats ayant interdit le rejet en mer des eaux de scrubbers⁽²⁰⁾ et donc a fortiori l'utilisation d'épurateurs à boucle ouverte, auxquels est venue s'ajouter la France début 2022. Si les systèmes à boucle fermée faisaient également l'objet d'une interdiction à long terme, cela obligerait les armateurs à renoncer définitivement à l'utilisation du fioul lourd à des fins de combustion.

(19) *Ibid.*, art. 195.

(20) DAMGARD, Jacob, « List of jurisdictions restricting or banning scrubber wash discharges », *Britannia P&I* [en ligne], 7 janvier 2020 [consulté le 7 janvier 2022] britanniapandi.com