



**MINISTÈRE  
DE LA MER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Journée d'information du Cèdre

# **La réglementation encadrant les impacts du transport maritime sur la qualité de l'eau**

Mardi 29 Mars 2022

Océane RIGNAULT  
Chargée de mission Environnement  
Bureau de la transition écologique des navires

# Réglementation internationale transposée en droit français



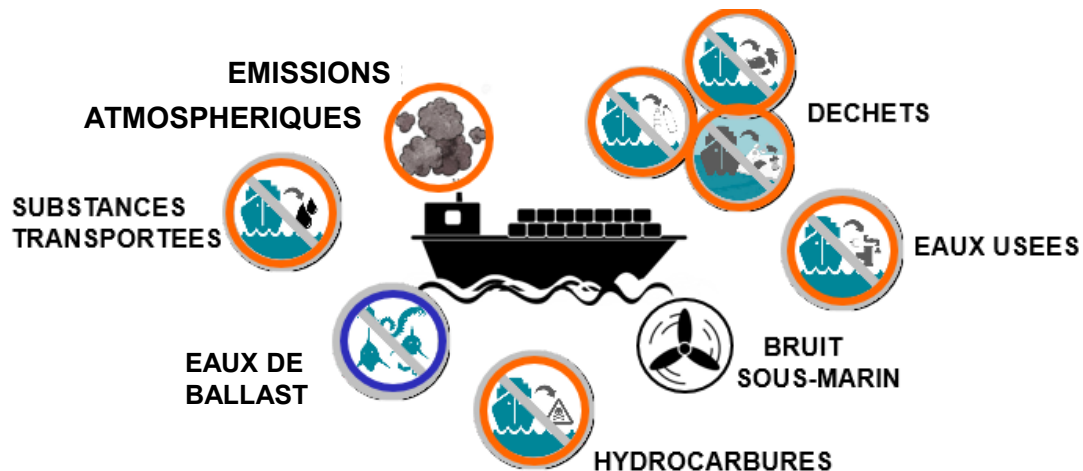
*Organisation maritime internationale*

## Convention MARPOL :

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires

## Convention BWM :

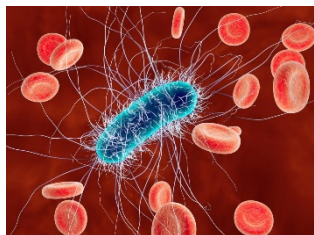
Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires





# CONVENTION BWM

- **Objectif** : limiter la contamination d'espèces marines dans des écosystèmes dont elles ne sont pas endémiques
- **2017, entrée en vigueur** : **obligation** pour les armateurs de traiter leurs eaux de ballast à bord avec un **système dédié** (traitement chimique ou UV) ou de renouveler leurs eaux de ballast au large (à plus de 200 milles nautiques et par 200m de fond)
- **8 septembre 2024** : **tous les navires devront être équipés d'un système**, et munis d'un **plan de gestion** des eaux et sédiments de ballast ainsi que d'un **registre** dans lequel toute action associée est consignée.
- La **France** a décidé avant même l'entrée en vigueur de la Convention, de l'appliquer à ses **navires en navigation nationale**.
- **A l'avenir** :



Bactérie *E.coli*

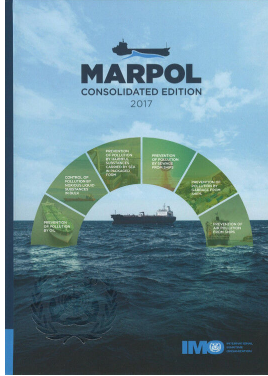


Algue *Caulerpa taxifolia*



l'OMI travaille à l'élaboration d'une **norme** internationale sur les **prises d'échantillons** permettant de contrôler le bon fonctionnement des systèmes de traitement.

l'OMI a lancé une **expérience building phase** de 2018 à 2022-2023 pour préparer la **révision** de cette Convention.



# CONVENTION MARPOL

- **Objectif** : prévenir et réduire au minimum la pollution due aux navires – tant accidentelle que découlant d'opérations de routine.
- **Structure de la convention** : actuellement six Annexes techniques



Annexe I – Pollution par les **hydrocarbures** (entrée en vigueur le 2 octobre 1983)



Annexe II – Pollution par les **substances liquides nocives transportées en vrac** (entrée en vigueur le 2 octobre 1983)



Annexe III – Pollution par les **substances nuisibles transportées par mer en colis** (entrée en vigueur le 1er juillet 1992)



Annexe IV – Pollution par les **eaux usées des navires** (entrée en vigueur le 27 septembre 2003)



Annexe V – Pollution par les **ordures des navires** (entrée en vigueur le 31 décembre 1988)

Annexe VI – Pollution **de l'atmosphère par les navires** (entrée en vigueur le 19 mai 2005)



# Annexe I – Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures



- **1992 : obligation de la double coque pour les pétroliers neufs** et mise en place d'un calendrier pour doter progressivement les navires-citernes existants d'une double coque. *L'Exxon Valdez, un pétrolier américain qui s'échoua en 1989 sur la côte de l'Alaska.*



- **Novembre 2020** : approbation à l'OMI de la modification de cette annexe pour y intégrer **l'interdiction d'utiliser et de transporter à des fins d'utilisation du fioul lourd en Arctique dès 2024.**



## Annexe II – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac

- Environ **250 substances**. La liste est **mise à jour régulièrement**, au fil des études et amélioration des connaissances sur les effets des substances.
- Précisions sur les critères applicables aux rejets.
- Description des mesures de prévention de la pollution par ces substances : leurs résidus doivent être déchargés uniquement dans des installations de réception.
- **Aucun rejet de résidus contenant des substances nocives n'est autorisé à moins de 12 milles marins de la terre** la plus proche.

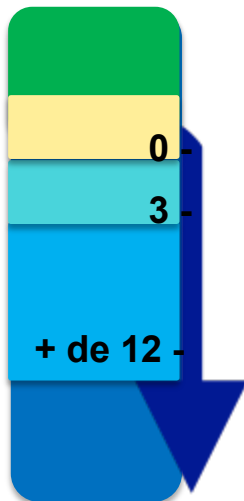


## Annexe III – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis

- « **substances nuisibles** » = substances qui sont identifiées comme polluants marins dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), ou encore qui satisfont aux critères énoncés dans son appendice.
- **Définition des normes précises** en matière d'emballage, de marquage, d'étiquetage, de documents, d'arrimage, de limites quantitatives, d'exceptions et de notifications.
- La liste est **mise à jour régulièrement à l'OMI**, au fil des études et amélioration des connaissances sur les effets des substances.



# Annexe IV – Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires



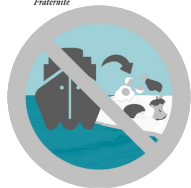
Distance à la côte (en milles marins de la terre la plus proche)

- **Aucun rejet** des eaux usées dans la mer n'est autorisé.
- Le navire peut utiliser une **installation approuvée** de traitement des eaux usées ou rejette les eaux usées après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé.
- Le navire peut **rejeter ses eaux usées** non broyées et non désinfectées.

**2019** : L'OMI a invité les Etats à lui soumettre des études et des propositions pour améliorer la réglementation sur le monitoring des installations.







## Annexe V – Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires



- Précisions à quelle distance de la terre et selon quelles modalités ces ordures peuvent être évacuées.



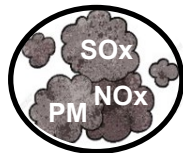
- **Interdiction totale de jeter à la mer des matières plastiques**, sous quelque forme que ce soit.

- Tenir un **registre des ordures**.



- **A l'avenir** : Cette annexe devrait faire l'objet de modifications à venir suite à l'**adoption de la Stratégie Déchets marins par l'OMI**, notamment pour renforcer **la lutte contre l'abandon des engins de pêche** (filets) en mer.

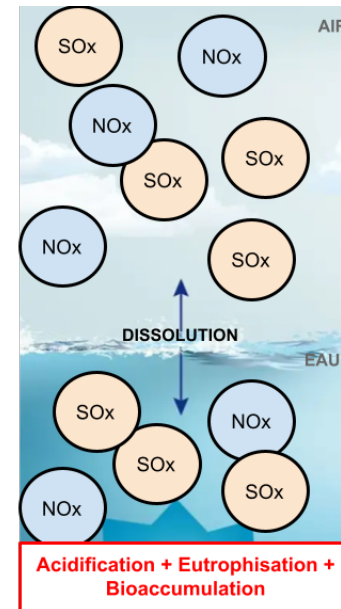
2 avancées majeures sont à prévoir : **l'obligation pour les Etats de notifier la perte des engins à l'OMI ; le marquage des engins de pêche.**



# Annexe VI – Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires



- **Interdiction** des émissions délibérées de substances qui **appauvrissent la couche d'ozone**.
- **Définition des limites aux émissions d'oxydes de soufre et d'oxydes d'azote** provenant des gaz d'échappement des navires.
- **1<sup>er</sup> janvier 2020** : Autorisation d'utiliser des carburants contenant **maximum 0,5 % de soufre** pour les navires.
- Dans certaines zones désignées de contrôle des émissions (**SECA, NECA, ECA**), les normes de contrôle des SOx, des NOx sont plus rigoureuses.
- Les particules, dont les précurseurs sont les polluants règlementés par l'Annexe VI, ne font pas l'objet de limitations directement mais des travaux sont en cours sur le sujet.





# En France – Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires : les ECA

Dans certaines zones désignées de contrôle des émissions (**SECA, NECA, ECA**), les normes de contrôle des SO<sub>x</sub>, des NO<sub>x</sub> sont plus rigoureuses.



- **La zone SECA Méditerranée** : devrait entrer en vigueur en **2025**, et couvrir toute la Méditerranée, de Gibraltar à l'entrée du Canal de Suez. **Teneur en soufre à 0,10%**.



- **La zone NECA Méditerranée** : devrait faire l'objet d'une seconde soumission à l'OMI dans les prochaines années.

- **La zone ECA couvrant la façade Atlantique** : reliant ainsi les 2 ECA Méditerranée et Manche. Une réunion à venir se tiendra pour déterminer les actions à venir.



# En France – Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires : Les Scrubbers

- **Scrubber** : dispositif placé dans les cheminées des navires, permettant de filtrer les fumées d'échappement des moteurs. Les fumées sont pulvérisées d'eau qui capte les polluants gazeux. L'eau sale est soit rejetée en mer (boucle ouverte), soit stockée (boucle fermée). Elle contient : des métaux lourds, des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), des nitrates ainsi que les éventuels additifs chimiques,
- **1<sup>er</sup> janvier 2022** : **interdiction des rejets des eaux de lavage des scrubbers** dans la bande littorale des 3 milles nautiques.
- **A l'avenir** : mettre les règlements **portuaires** en cohérence avec cette mesure nationale et l'étendre au-delà des 3 milles nautiques.



*Scrubber de navire démonté*

# Bruit sous-marin



- **2008** : Entrée en vigueur de la **Directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin »** (directive 2008/56/CE), descripteur 11 : introduction d'énergie dont les sources acoustiques dans le milieu marin. Il s'agit d'un descripteur de la pression du bruit généré par les activités anthropiques



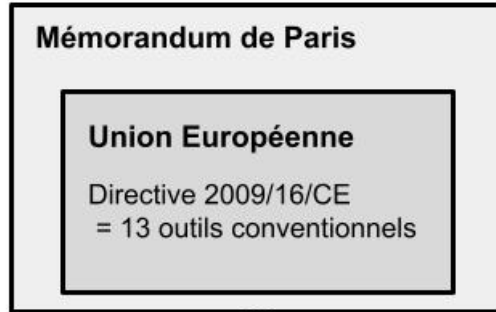
- **2014** : publication par l'**OMI** des **Directives** visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine.
- **2019** : Création d'une **Communauté sur le bruit sous-marin 2020** + Rédaction d'un **guide de préconisations** pour limiter l'impact des émissions acoustiques sur la faune marine.
- **A l'avenir** : **Révision** des directives de l'**OMI** grâce à un groupe de travail par correspondance.

**Aucune réglementation contraignante**



# Contrôle de ces réglementations

*Echelles Européenne et Nationale*



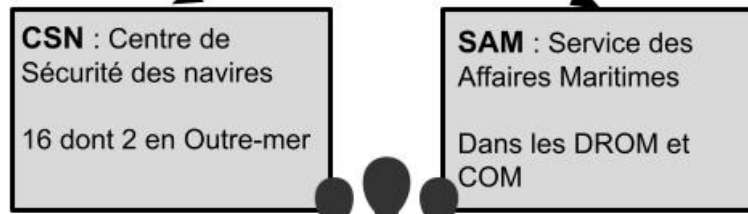
## Paris MoU



on Port State Control



*Echelle Locale*



**Inspecteurs ISNPRPM**





# MINISTÈRE DE LA MER

*Liberté*

*Égalité*

*Fraternité*

[oceane.rignault@mer.gouv.fr](mailto:oceane.rignault@mer.gouv.fr)

Direction des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture  
Sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires  
Bureau de la transition écologique des navires