

Révision de la Stratégie Initiale de l'Organisation Maritime Internationale en matière de réduction de gaz à effet de serre des navires

« Depuis trop longtemps, nous attendons que les décideurs politiques prennent des mesures décisives pour lutter contre le changement climatique. Pour passer des mots et des traités à l'action. Pour mettre pleinement en œuvre l'Accord de Paris. Pour protéger nos enfants et nos petits-enfants. Nous ne pouvons plus nous permettre d'attendre »¹.

Bakoa KALTONGGA,

Envoyé spécial sur le changement climatique pour le Pacifique, République de Vanuatu.

Le mercredi 29 mars 2023, la soixante-dix-septième session de l'Assemblée Générale des Nations Unies a adopté le Projet de Résolution portant sur la demande d'avis consultatif de la Cour Internationale de Justice sur les obligations des États en matière de changement climatique². Ce Projet de Résolution a été présenté par le Vanuatu, Petit État Insulaire en Développement (PEID) du Pacifique, soutenu par une coalition internationale d'États de diverses régions du monde. Le libellé de la résolution indique clairement que l'avis vise à définir, *« en droit international, les obligations qui incombent aux États en ce qui concerne la protection du système climatique et d'autres composantes de l'environnement contre les émissions anthropiques de gaz à effet de serre pour les États et pour les générations présentes et futures »*. Définir les obligations qui incombent aux États pour la protection du système climatique permettrait ainsi de déterminer *« les conséquences juridiques pour les États qui, par leurs actions ou omissions, ont causé des dommages significatifs au système climatique et à d'autres composantes de l'environnement, à l'égard des États, y compris, en particulier, des petits États insulaires en développement, qui, de par leur situation géographique et leur niveau de développement, sont lésés ou spécialement atteints par les effets néfastes des changements climatiques ou y sont particulièrement vulnérables, ainsi qu'à l'égard des peuples et des individus des générations présentes et futures atteints par les effets néfastes des changements*

¹ BAKOA KALTONGGA (VANUATU'S SPECIAL ENVOY ON CLIMATE CHANGE), *« Vanuatu confirms a global coalition to bring climate change to the UN's international court of justice »*, Government of the Republic of Vanuatu, Ministry of foreign affairs, international cooperation and external trade, Communiqué de Presse, 27 octobre 2022 : *« For too long we have waited for global leaders to take decisive action on climate change. To put words and treaties into action. To fully implement the Paris Agreement. To protect our children and grandchildren. We can no longer afford to wait »*.

² AGNU, 77^e session, résolution A/77/L.58, Point 70 de l'ordre du jour, Rapport de la Cour internationale de Justice, 1^{er} mars 2023

climatiques »³. Cette Résolution de l'Assemblée Générale des Nations Unies est historique, puisque la Cour Internationale de Justice, principal organe judiciaire international de règlement des litiges étatiques, ne s'est jamais clairement prononcée sur les obligations et sanctions des États en matière climatique et environnementale. De même, elle souligne une nouvelle fois l'ampleur du réchauffement climatique et ses conséquences terribles. L'État du Vanuatu s'est chargé de porter cette résolution car il est directement menacé par le réchauffement climatique, au même titre que de nombreux PEIDs. Cette Résolution souligne la responsabilité de chaque État dans cette lutte contre le réchauffement climatique.

L'action de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) concernant les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) en provenance du transport maritime international s'inscrit dans ce schéma de protection du « *système climatique* »⁴ actuel et futur. L'OMI est une organisation intergouvernementale créée en 1948 par une Convention internationale signée à Genève, et officiellement entrée en vigueur en 1958. Elle a pour objectif de réglementer le secteur maritime international dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la prévention contre les pollutions marines. C'est l'une des rares organisations à réglementer l'ensemble d'un secteur d'activité, au niveau international, avec un nombre aussi important d'États membres⁵ et de membres ayant le statut d'observateur⁶. Pour mener à bien ses travaux, l'OMI est organisée en plusieurs comités et sous-comités. Ainsi, l'OMI est assistée par un Comité de la Protection du Milieu Marin (MEPC), compétent pour les questions relatives à la prévention contre les pollutions marines. Ce MEPC va être compétent pour réglementer les pollutions atmosphériques telles que les émissions de GES provenant des navires, et les pollutions causées par les navires telles que les pollutions par hydrocarbures ou encore la gestion des eaux de ballast. Au sein du MEPC, se trouve un Groupe de Travail Intersessions sur les Émissions de Gaz à Effet de Serre provenant des navires (ISWG-GHG), qui effectue un travail de fond sur cette thématique. L'ensemble des travaux discuté au sein du ISWG-GHG sont ensuite soumis au MEPC qui conserve le pouvoir décisionnel. C'est ainsi qu'en 2011, le MEPC 62 a adopté les premières mesures en matière de réduction de GES provenant des navires. Au travers de la Résolution MEPC.203(62), le MEPC 62 adopta des mesures techniques et opérationnelles, tels

³ AGNU, 77^e session, résolution A/77/L.58, Point 70 de l'ordre du jour, Rapport de la Cour internationale de Justice, 1^{er} mars 2023

⁴ AGNU, 77^e session, résolution A/77/L.58, Point 70 de l'ordre du jour, Rapport de la Cour internationale de Justice, 1^{er} mars 2023

⁵ L'OMI compte actuellement 175 États membres, ainsi que trois membres associés : Îles Féroé, Hong Kong, Macao – Site OMI, external relations, Members states : <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/MemberStates.aspx>

⁶ 66 organisations intergouvernementales ont conclu un Accord de coopération avec l'OMI ; 88 organisations non-gouvernementales bénéficient d'un statut consultatif auprès de l'OMI – Site OMI, États membres, OIG, ONG. <https://www.imo.org/fr/about/Membership>

que l'Indice de conception de l'efficacité énergétique (EEDI) des navires, mesure technique applicable à tous les nouveaux navires construits après le 1^{er} janvier 2013 ; et le Plan de gestion de l'efficacité énergétique des navires (SEEMP), mesure opérationnelle applicable à tous les navires⁷. Ces deux outils ont fait l'objet d'amendements dans l'Annexe VI de la Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution par les Navires (MARPOL). Mais la véritable concrétisation de l'action de l'OMI en matière de réduction des GES provenant des navires repose sur l'adoption de la Stratégie Initiale de l'OMI en matière de réduction des GES.

Le 13 avril 2018, le MEPC adopta la résolution MEPC.304(72), tenant à l'adoption de la Stratégie Initiale de l'OMI en matière de réduction des GES provenant des navires. Cette Stratégie Initiale fait suite à l'Accord de Paris du 12 décembre 2015, adopté lors de la COP21 à Paris. Le principal objectif de cet Accord de Paris, juridiquement contraignant, est de maintenir « l'augmentation de la température moyenne mondiale bien en dessous de 2°C au-dessus des niveaux préindustriels », et de poursuivre les efforts afin de « limiter l'augmentation de la température à 1,5°C au-dessus des niveaux préindustriels »⁸. La Stratégie Initiale de l'OMI s'inscrit dans la lignée de cet Accord de Paris, le mentionnant explicitement dans son introduction, avec le Protocole de Kyoto de 1997 ainsi que la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982⁹. De même, comme l'Accord de Paris, elle s'inscrit dans l'Objectif de Développement Durable n°13 (ODD13) des Nations Unies : « Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions »¹⁰. Il convient de rappeler que la COP21 est l'une des Conférences des Parties (COP), qui se réunissent chaque année lors d'un sommet international afin d'adopter, par le biais de consensus, des mesures internationales pour lutter contre le réchauffement climatique¹¹. Ces COP ont été mises en place par la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) de 1992, qui est l'un des textes fondateurs en matière de changements climatiques, et qui a fait l'objet d'un très grand nombre de ratifications : 197 ratifications à ce jour¹². Cela témoigne d'une volonté des États de s'engager pour « stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation

⁷ MEPC 62, resolution MEPC.203(62) on Inclusion of regulations on energy efficiency for ships in MARPOL Annex VI, Juillet 2011.

⁸ NATIONS UNIES, Accord de Paris, article 2.1.a), 12 décembre 2015.

⁹ IMO, Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, *Introduction*, Context, Point 1.5 – 1), 13 avril 2018

¹⁰ IMO, Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, *Introduction*, Objectives of the Initial strategy, Point 1.7.1 : "Take urgent action to combat climate change and its impacts", 13 avril 2018.

¹¹ AUDREY GARRIC, « Climat : à quoi servent les COP et comment fonctionnent-elles ? », Article, Journal Le Monde, 30 octobre 2021.

¹² 196 États et l'Union Européenne, Site United Nations Climate Change : <https://unfccc.int/fr/processus-et-reunions/qu-est-ce-que-la-ccnucc-la-convention-cadre-des-nations-unies-sur-les-changements-climatiques>

anthropique dangereuse du système climatique »¹³. Elle reconnaît ainsi une origine humaine aux émissions de GES. Enfin, le Protocole de Kyoto de 1997, comme l'Accord de Paris, a été adopté lors d'une COP, et constitue le premier instrument juridique qui fixe pour chaque État un niveau d'émissions de GES ayant une force contraignante.

La Stratégie Initiale de l'OMI a opté pour une approche stratégique progressive, avec des niveaux d'ambitions progressifs et des objectifs à atteindre. Pour atteindre ces niveaux d'ambition et objectifs, l'OMI prévoit trois types de mesures : les mesures à court terme, moyen terme et long terme¹⁴. À ce titre, elle s'est surtout concentrée sur des mesures techniques, relatives à la conception du navire et au système de propulsion utilisé pour augmenter son efficacité énergétique ; ainsi que sur des mesures opérationnelles, relatives à l'utilisation du navire, à son itinéraire et au réglage de sa vitesse¹⁵. Ces mesures sont régies par des principes directeurs issus des grands principes du droit international. Enfin, cette Stratégie Initiale s'était fixée pour objectif de diviser par deux les émissions de GES des navires d'ici 2050, ce qui est loin de répondre à l'objectif des moins 2°C fixé par l'Accord de Paris. La Stratégie Initiale a prévu des révisions périodiques, à savoir tous les 5 ans¹⁶. En ce sens, durant la première semaine de juillet 2023 va se tenir le MEPC 80, qui va devoir adopter la « *Stratégie Révisée 2023* » de l'OMI en matière de réduction de GES en provenance des navires. Une révision était attendue, car telle que l'indique la 4^{ème} Étude sur les émissions de GES de l'OMI¹⁷, les émissions de GES du transport maritime international sont passées de 977 millions de tonne de Dioxyde de Carbone Équivalent (CO_{2e}) en 2012 à 1 076 millions de tonne de CO_{2e} en 2018, faisant du transport maritime le responsable des 2,89% des émissions anthropiques mondiales¹⁸. Cela traduit donc une augmentation de 9,6% des émissions de GES depuis les niveaux de 2008¹⁹. Par ailleurs, cette même étude prévoit que ces émissions de GES pourraient augmenter de 90-130% d'ici 2050 si le transport maritime ne met pas en place de mesures destinées à réduire drastiquement les émissions de GES²⁰ : la Stratégie Initiale de l'OMI ne permet donc pas d'atteindre les objectifs fixés par l'Accord de Paris²¹. Alors que 80% des échanges mondiaux

¹³ CONVENTION-CADRE DES NATIONS UNIES SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (CCNUCC), article 2 - Objectif, 9 mai 1992.

¹⁴ IMO, Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, List of candidates short-, mid- and long-term further measures with possible timelines and their impacts on states, points 4 à 4.13., 13 avril 2018

¹⁵ MAGDALENA ADAMOWICZ, « *Decarbonization of maritime transport – European Union measures as an inspiration for global solutions?* », Article, Marine Policy, Volume 145, 105085, Novembre 2022.

¹⁶ IMO, Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, Periodic review of the strategy, Point 7.1.

¹⁷ IMO, *Fourth Greenhouse Gas Study*, Foreword by the Secretary-General, Mr. Kitack Lim, paragraph 3., 2020.

¹⁸ IMO, *Fourth Greenhouse Gas Study*, Foreword by the Secretary-General, Mr. Kitack Lim, paragraph 3., 2020.

¹⁹ IMO, *Fourth Greenhouse Gas Study*, Highlights, Emissions Inventory, Paragraph 1, p. 1., 2020.

²⁰ IMO, *Fourth Greenhouse Gas Study*, Foreword by the Secretary-General, Mr. Kitack Lim, paragraph 5., 2020.

²¹ HANNAH BACH, TEIS HANSEN, « *Flickering guiding light from the International Maritime Organisation's policy mix* », Article, Environmental transition and Societal transitions, Volume 47, n°100720, Juin 2023.

passent par le transport maritime international²², l'OMI peine à élaborer des réglementations environnementales contraignantes. Même si c'est le moyen de transport le plus propre par tonne de marchandises transportées²³, il n'en demeure pas moins que le transport maritime représente une cause importante du réchauffement climatique. La Stratégie Révisée 2023 s'inscrit donc dans ce contexte d'augmentation croissante des émissions de GES.

Depuis peu, l'Union Européenne (UE) a décidé de se saisir de l'enjeu de la décarbonation sur le plan régional, en y incluant le transport maritime. C'est au travers de son « *Pacte Vert pour l'Europe* » (« *Green Deal* ») que l'UE entend atteindre la neutralité carbone pour 2050. Adopté en 2019 par la Commission Européenne, ce « *Pacte Vert* » s'inscrit lui aussi dans la lignée de la CCNUCC de 1992, du Protocole de Kyoto de 1997 et de l'Accord de Paris de 2015 auxquels l'UE est signataire. Ces différents textes retracent les engagements progressifs des États en matière environnementale, sur le plan international. Ce « *Pacte Vert* » est, pour ainsi dire, l'arsenal politique dont s'est dotée l'UE pour concrétiser ses objectifs en matière de décarbonation complète pour 2050. Par « *complète* », il faut entendre par-là que tous les domaines de compétence de l'UE sont concernés. Pour être totalement intégré dans le Droit de l'UE, ce « *Pacte Vert* » a été mis en œuvre par le Paquet « *Fit for 55* » présenté en juillet 2021, qui devrait permettre de diminuer de 55% les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) d'ici 2030, et d'atteindre la neutralité carbone pour 2050. Il prévoit la mise en place d'un arsenal juridiquement contraignant pour l'ensemble de ses États membres, dont l'extension du Système d'Échange de Quotas d'Émission (SEQE) au transport maritime²⁴. Surtout, ce « *Paquet Fit For 55* » comprend l'Initiative FuelEU Maritime, règlement européen qui, une fois entré en vigueur, garantira une diminution progressive de l'intensité des GES des différents combustibles marins de 2 % en 2025 pour atteindre 80 % d'ici à 2050²⁵. Il en résulte une superposition entre le système régional de l'UE sur la réduction des émissions de GES du secteur maritime, avec celui posé au niveau international par l'OMI dans le secteur du maritime²⁶. C'est dans ce contexte qu'intervient la Stratégie Révisée 2023 de l'OMI en matière de réduction de gaz à effet de serre

²² UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD), « *Navigating stormy waters* », Rapport, Review of Maritime Transport, 2022

²³ JULIE LEPRETRE, « *Comment réduire l'impact du transport maritime sur l'environnement ?* », Article, site BPI France, 26 octobre 2022

²⁴ DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union, 10 mai 2023

²⁵ COMMISSION EUROPÉENNE, « *Le pacte vert pour l'Europe : un accord dégagé sur la réduction des émissions du transport maritime par la promotion de carburants de navigation durables* », Communiqué de Presse, Site de la Commission Européenne, 23 mars 2023.

²⁶ MAGDALENA ADAMOWICZ, « *Decarbonization of maritime transport – European Union measures as an inspiration for global solutions?* », Article, Marine Policy, Volume 145, n°105085, Novembre 2022.

en provenance des navires. Entre cette superposition de l'action de l'OMI avec celle de l'UE en matière de décarbonation, et l'insuffisance des mesures prises par l'OMI en la matière, il est impératif d'aboutir à une harmonisation des mesures existantes afin de parvenir à une réglementation cohérente et exhaustive en matière de décarbonation du transport maritime. Il est alors légitime de se demander **en quoi la Révision de la Stratégie Initiale de l'OMI en matière de réduction de gaz à effet de serre des navires se présente comme étant insuffisante au regard des enjeux climatiques ?**

L'OMI a opéré un choix politique, en adoptant sa Stratégie Initiale en 2018, qui permet de concrétiser son engagement pour lutter contre le changement climatique. Cependant, si l'on compare la Stratégie avec l'action ambitieuse de l'UE, la Stratégie apparaît insuffisante au regard des objectifs fixés (I). En outre, cette insuffisance se révèle également au travers des instruments mis en place pour atteindre ces objectifs issus de la Stratégie, au regard de ceux adoptés par l'UE (II).

I. L'insuffisance de la Stratégie de l'Organisation Maritime Internationale révélée par l'ambition affirmée de l'Union Européenne

La Stratégie de l'OMI en matière de réduction de GES des navires reste avant tout un accord politique visant à poser un cadre pour les États et les industriels du secteur maritime. Cet aspect politique met en lumière l'insuffisance de cette Stratégie pour répondre aux enjeux climatiques. Ainsi, cette insuffisance est révélée par une comparaison avec les objectifs ambitieux de l'UE (A), qui s'expliquent par les différences institutionnelles de ces deux organisations (B), faisant de l'UE à la fois une source d'inspiration et une source d'ambiguïtés pour l'OMI.

A. Les objectifs précaires de la Stratégie de l'Organisation Maritime Internationale confrontés aux objectifs ambitieux de l'Union Européenne

Face au réchauffement climatique, la Stratégie Initiale de l'OMI a pour principal niveau d'ambition de « *réduire les émissions annuelles totales de GES d'au moins 50 % d'ici 2050 par*

rapport à 2008 tout en poursuivant les efforts visant à les éliminer progressivement »²⁷, suivant une feuille de route selon laquelle le secteur maritime doit réduire d'au moins 40% son intensité carbone de CO₂ pour 2030, et d'au moins 70% pour 2050²⁸. La Stratégie Initiale de l'OMI en matière de réduction de GES provenant des navires n'est donc pas alignée sur les objectifs de l'Accord de Paris, qui incombe à l'ensemble de la communauté internationale de maintenir « l'augmentation de la température moyenne mondiale bien en dessous de 2°C au-dessus des niveaux préindustriels », et de poursuivre les efforts afin de « limiter l'augmentation de la température à 1,5°C au-dessus des niveaux préindustriels »²⁹. Il convient de souligner que l'OMI est en proie à divers rapports de force, qui limitent son champ d'action. Plus particulièrement, l'industrie fait pression lors des négociations³⁰, soutenant que la mise en place de réglementations environnementales contraignantes au niveau international ajouterait des coûts et une complexité indésirable aux opérations maritimes, fausserait la concurrence au sein de l'industrie elle-même et réduirait la compétitivité du transport maritime par rapport aux autres modes de transport³¹. De même, on remarque une influence inégale des États membres lors des négociations³². C'est sûrement l'une des raisons pour laquelle l'OMI a opté pour une Stratégie progressive, réévaluable tous les 5 ans. Il faut espérer une prise de conscience lors du MEPC 80 qui se tiendra début juillet 2023, pour permettre la mise en place de nouveaux niveaux d'ambitions qui sont en conformité avec ceux de l'Accord de Paris.

En comparaison, l'UE, au travers de son « *Pacte Vert pour l'Europe* », s'est fixée des niveaux d'ambitions plus stricts, plus en adéquation avec ceux de l'Accord de Paris. L'action de l'UE s'inscrit dans un cadre plus large, visant à atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 pour tous ses modes de transports. Ainsi, concernant le secteur maritime, elle a pour ambition de réduire d'au moins 55% les émissions de GES d'ici 2030, contrairement à l'OMI qui vise une réduction de 40% de l'intensité carbone d'ici 2030³³. À noter que dans la Stratégie Révisée 2023 adoptée le 7 juillet 2023, l'OMI souhaite réduire d'au moins 20-30% les émissions de

²⁷ IMO, Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, Levels of ambition and guiding principles, point 3., article, 13 avril 2018.

²⁸ IMO, Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships, Levels of ambition and guiding principles, point 2., article, 13 avril 2018.

²⁹ NATIONS UNIES, Accord de Paris, article 2.1.a.), 12 décembre 2015.

³⁰ JANE LISTER, RENE TAUDAL POULSEN, STEFANO PONTE, « *Orchestrating transnational environmental governance in maritime shipping* », Article, Global Environmental Change, Volume 34, Pages 185-195, Septembre 2015.

³¹ JANE LISTER, RENE TAUDAL POULSEN, STEFANO PONTE, « *Orchestrating transnational environmental governance in maritime shipping* », Article, Global Environmental Change, Volume 34, Pages 185-195, Septembre 2015.

³² TRANSPARENCY INTERNATIONAL, « *Governance at the International Maritime Organisation : the case for reform* », Rapport, Avril 2018.

³³ IMO, MEPC 80/WP.12, Annex 1, 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions From Ships, Levels Of Ambitions, Carbon intensity of international shipping to decline (3.3.2), 7 juillet 2023.

GES pour 2030, et d'au moins 70-80% en 2040³⁴. Par conséquent, l'OMI a considérablement augmenté ses niveaux d'ambitions dans sa Stratégie Révisée 2023. Toutefois, si l'OMI veut atteindre ses niveaux d'ambitions, elle devra mettre en place des mesures concrètes permettant de réduire directement les émissions de GES. L'objectif « *zéro-net* » pour 2050 est prévu dans le Brouillon de la Stratégie Révisée 2023³⁵, et vise à réduire l'ensemble des émissions de GES. Il y a eu un débat important pour savoir si les compensations devaient être autorisées. Le « *zéro-net* » serait alors atteint lorsque la quantité des émissions que nous ajoutons n'est pas supérieure à la quantité retirée. Des mécanismes de compensation sont généralement prévus, tels que la plantation d'arbres ou encore le mécanisme de stockage et capture du carbone. Dans ce cas, l'OMI devait planifier des mesures claires, précises et efficaces de compensation, afin d'éviter de tomber dans le « *greenwashing* ». En ce sens, le Secrétaire Général des Nations Unies, António Guterres, a mis en garde les États-membres de l'Organisation des Nations Unies (ONU) sur l'utilisation de ce terme lors de la COP27 de Charm el-Cheikh du 8 novembre 2022. En comparaison, l'objectif sans compensation, tel que retenu dans le Brouillon de la Stratégie Révisée 2023, vise la réduction directe des émissions carbone produites par un services ou un produit, sans passer par de mécanismes de compensation.

En plus de revoir ses niveaux d'ambitions, la Stratégie Révisée 2023 prévoit d'intégrer l'approche « *well-to-wake* » dans son analyse des émissions de GES des navires³⁶. L'approche *well-to-wake* fait référence à « *l'ensemble du processus de production de carburant, de livraison et d'utilisation à bord des navires, ainsi qu'à toutes les émissions qui y sont produites* »³⁷. Autrement dit, cela signifie que l'ensemble des émissions de la chaîne de d'approvisionnement du carburant seront prises en compte pour trouver le carburant le plus « *propre* ». C'est une belle avancée, car le poids des mesures adoptées ne pèsera plus seulement sur les épaules des armateurs, mais aussi sur celles des industriels du secteur de l'énergie. Et encore à l'heure actuelle, dans sa prise de décision concernant les réductions de GES, l'OMI ne se base que sur la période « *tank-to-wake* », c'est-à-dire la phase où le carburant est à bord du navire et est utilisé aux fins de combustion. Il faudra attendre le MEPC 80 pour que soient officiellement adoptées les Lignes Directives du cycle de vie de l'intensité des émissions de GES des combustibles marins (LCA Guidelines). S'orienter vers une telle approche, c'est faire

³⁴ IMO, MEPC 80/WP.12, Annex 1, *2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions From Ships*, Indicative checkpoints (3.4), 7 juillet 2023.

³⁵ IMO, ISWG-GHG 14/ WP.2, *Draft 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*, 22 mars 2023.

³⁶ IMO, ISWG-GHG 14/ WP.2, *Draft 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*, Levels of Ambition, article 3.1ter, 22 mars 2023

³⁷ BUREAU VERITAS MARINE & OFFSHORE, « *What well-to-wake decarbonization means for shipowners* », Article, Site internet, 2023.

le pari des carburants alternatifs, des carburants à faible et zéro-émission : c'est l'une des nouvelles ambitions qui figure sur le Brouillon de la Stratégie Révisée 2023, avec pour objectif que ces carburants alternatifs représentent au moins 5%, au mieux 10%, de l'énergie utilisée par le transport maritime international en d'ici 2030³⁸. L'approche well-to-wake est également un choix qu'a fait l'UE lors de l'adoption de son Paquet « Fit For 55 » en juillet 2021, avec son Règlement européen « *FuelEU Maritime* » adopté en première lecture par le Parlement Européen le 11 juillet 2023³⁹. On ne peut que souligner l'harmonisation autour de cette approche, que ce soit au niveau international ou régional.

B. Une différence d'ambition justifiée par les différences institutionnelles entre l'Organisation Maritime Internationale et l'Union Européenne

Le transport maritime a une vocation internationale de par sa nature transfrontalière, ce qui justifie que l'OMI soit l'organe principal pour réglementer ce secteur. Mais récemment, l'UE a décidé d'inclure le transport maritime dans sa politique de décarbonation. En effet, dans sa communication de juin 2013, la Commission Européenne a indiqué vouloir mettre en place une approche progressive « *afin de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime international* »⁴⁰, consistant en trois étapes : la mise en place d'un système de surveillance, de déclaration et de vérification (Monitoring, Reporting and Verification – MRV) des émissions de GES des navires, afin de connaître les quantités précises d'émissions émises au sein de l'UE ; la définitions d'objectifs permettant la réduction des émissions ; et la mise en place de mesures complémentaires telles que les Mesures Basées sur le Marché (MBM). L'action de l'UE en matière de réduction des émissions de GES fait suite à la position que le Conseil de l'Union Européenne et le Parlement Européen ont pris dans le Paquet Énergie et Climat du 23 avril 2009, au sein duquel « *en l'absence d'accord international qui inclurait dans ses objectifs de réduction les émissions provenant du transport maritime international et serait approuvé par les États membres dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale ou par la Communauté dans le cadre de la CCNUCC d'ici au 31 décembre 2011, il conviendrait*

³⁸ IMO, ISWG-GHG 14/ WP.2, *Draft 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships, Levels of Ambition*, article 3.1qrt. 3. "uptake of low-carbon and zero-carbon fuels to accelerate"., 22 mars 2023

³⁹ PARLEMENT EUROPÉEN, *European Parliament legislative resolution of 11 July 2023 on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))*

⁴⁰ COMMISSION EUROPÉENNE, Proposition de règlement 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., 28 juin 2013.

que la Commission présente une proposition visant à inclure les émissions du transport maritime international dans l'objectif communautaire de réduction en vue de l'entrée en vigueur de l'acte proposé d'ici à 2013 »⁴¹. C'est en raison de l'inaction, ou manque d'action de l'OMI que l'UE a décidé de rentrer en scène.

En outre, la prise de décision au sein de l'UE n'est pas la même que celle au sein de l'OMI. Cela s'explique car ce n'est pas le même type d'organisation : l'une est une organisation régionale d'intégration, tandis que l'autre est une organisation intergouvernementale à vocation sectorielle. L'une est régie par le vote à majorité qualifiée, tandis que l'autre est régie par le consensus. Autrement dit, l'intégration, qui fait de l'UE l'organisation telle qu'on la connaît aujourd'hui, permet l'adoption de réglementations contraignantes, effectives et uniformes sur le plan régional. Pour ainsi dire, l'UE, en un temps plus court que l'OMI, est parvenu à mettre en place un cadre juridique contraignant en matière de décarbonation du transport maritime, avec un mélange de mesures à la fois opérationnelles et économiques. D'autant plus qu'en matière de transport, d'environnement et d'énergie, l'UE détient une compétence partagée avec les États membres⁴², ce qui lui donne une légitimité supplémentaire. Par ailleurs, elle légifère par voie de règlement européen en la matière, ce qui lui permet une transposition directe dans les ordres juridiques internes de ses États membres.

Mais cette inspiration régionale est également une source d'ambiguïtés pour de nombreux professionnels du milieu maritime. En effet, on constate qu'il y a un chevauchement entre les mesures prises par l'UE et celles prises par l'OMI. En ce sens, le Système de Surveillance, de Déclaration et de Vérification des Émissions de CO₂ du secteur du transport maritime de l'UE⁴³ (Système MRV) a donné lieu au Système de Collecte des Données Relatives à la Consommation de Fuel-Oil des Navires⁴⁴ (Système DCS) de l'OMI quelque temps après. L'un couvre une sphère régionale et l'autre une sphère mondiale. On ne peut qu'espérer une harmonisation, afin d'éviter tout type de fuite de carbone au niveau régional, avec par exemple les fuites carbonées permises par un transbordement aux frontières externes de l'UE. En revanche, malgré les critiques que peut subir un tel système régional, on ne peut que se réjouir de son existence, car on ne peut reprocher à l'UE de tout mettre en œuvre pour respecter son engagement des 1,5°C issu de l'Accord de Paris. De la même manière, ce système européen

⁴¹ Considérant 2 de la décision n° 406/2009/CE et Considérant 3 de la directive 2009/29/CE.

⁴² TRAITE SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPEENNE, Article 4.2 alinéas e), g), i), Lisbonne, 2008.

⁴³ REGLEMENT (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE

⁴⁴ MEPC 70, Résolution MEPC.278(70), *Amendments to MARPOL Annex VI*, 28 octobre 2016.

sert de modèle à l'action de l'OMI, permettant ainsi d'avoir un exemple concret de la mise en œuvre de tels mécanismes.

II. L'insuffisance de la Stratégie de l'Organisation Maritime Internationale confirmée par sa difficile mise en application

Il s'agira de poursuivre par une analyse des principes directeurs que s'efforcent de suivre l'OMI (A), et qui peuvent constituer des barrières pour une prise de décision cohérente, claire et précise. Ensuite, il conviendra d'analyser ensuite les mesures que souhaitent prendre l'OMI (B) qui permettraient de réaliser une transition juste et équitable du secteur maritime dans la décarbonation, à condition d'être effectives, ce qui n'est pas le cas actuellement.

A. L'impact significatif des principes directeurs sur la mise en place de la Stratégie de l'Organisation Maritime Internationale

La rédaction de la Stratégie Initiale et de sa Révision est régie par des principes directeurs. Ces principes sont le socle fondamental, les valeurs auxquelles ne peuvent déroger les niveaux d'ambition et les mesures adoptées par l'OMI. Ces principes sont cités directement, ou indirectement dans le document officiel de la Stratégie Initiale ou dans le Brouillon de la Stratégie Révisée 2023. Ils sont à la fois des clés de lecture, permettant de lire le plus fidèlement les objectifs, niveaux d'ambitions et mesures prévues en matière de réduction de GES ; et à la fois des barrières pour la mise en œuvre de mesures concrètes et efficaces de l'OMI. Plus particulièrement, ils sont des principes cardinaux du droit international, et en ce sens, ils s'appliquent autant à l'OMI qu'à l'UE.

L'un des principes directeurs régissant l'action de l'OMI et de l'UE est celui de neutralité technologique. Il s'agit d'un principe de rédaction juridique, selon lequel une réglementation va énoncer des droits et obligations, des objectifs à atteindre, sans pour autant préciser les moyens, les technologies pour y parvenir. On ne peut pas reprocher à l'OMI ni à l'UE d'utiliser ce principe, puisque sinon, il serait impossible de trouver des compromis et d'adopter une feuille de route en matière de décarbonation. Mais c'est un problème pour la bonne mise en œuvre des mesures adoptées. En effet, ce principe souligne la lenteur du droit par rapport à l'accélération des nouvelles technologies qui, pour la plupart, ne sont pas encore tout à fait au point. D'un autre côté, ce principe vient renforcer la sécurité juridique en n'imposant pas un type de technologie qui, sûrement, n'est pas la plus performante en la

matière. Toutefois, ce principe vise à laisser le libre-choix aux armateurs et industriels de la technologie adoptée, dès lors que le but final est la réduction de GES. Le principe de neutralité technologique est souvent accompagné du principe de précaution, ce qui peut entraîner certains paradoxes. En effet, le principe de précaution repose sur l'incertitude scientifique quant aux conséquences. Ainsi, c'est un principe à double-tranchant, pouvant à la fois servir et desservir les actions en matière environnementale. On peut par exemple citer la mise en place des Systèmes d'Épurations des Gaz d'Échappement des Navires, aussi appelés « *Scrubbers* », dont l'implantation sur les navires a été permise par le principe neutralité technologique, et qui s'avèrent porter davantage atteinte à l'environnement qu'à le protéger. C'est pourquoi, selon son mode de conception (circuit ouvert/ fermé), en application du principe de précaution, certains États ont décidé d'en interdire son utilisation dans leurs eaux intérieures, comme la France⁴⁵. Cela a eu pour conséquence de laisser dans l'incertitude un certain nombre d'armateurs qui avait fait le choix d'investir dans cette technologie, les carburants désouffrés représentant un coût trop important.

Ensuite, un autre principe cardinal de cette Stratégie Initiale et de cette Stratégie Révisée 2023 relève de la transition juste et équitable du transport maritime vers la décarbonation. Ce principe sous-entend le principe de la responsabilité commune mais différenciée, le principe de non-discrimination et le principe de la prise en compte des impacts des mesures sur les États. Ces principes sont issus des textes de référence de la Stratégie Initiale et Stratégie Révisée 2023, à savoir la CCNUCC, le Protocole de Kyoto et l'Accord de Paris. En outre, le principe de responsabilité commune mais différenciée souligne la responsabilité commune de l'ensemble de la communauté internationale concernant le réchauffement climatique, mais reconnaît une participation différenciée des États dans la contribution et la capacité de participation à l'atténuation au réchauffement climatique. Il faut rappeler que les Stratégies de l'OMI (Stratégie Initiale et Stratégie Révisée 2023) ont adopté la conception issue de l'Accord de Paris concernant ce principe, à savoir une approche dynamique de la différenciation. Autrement dit, les Stratégies ne reconnaissent pas seulement une contribution différente au changement climatique des Pays en Voie de Développement (PVD), des Pays les Moins Avancés (PMA) et des PEIDs par rapport aux États développés, mais aussi une contribution différentes entre ces États. C'est ce que souligne la mention « *à la lumière des différentes circonstances* »

⁴⁵ SECRÉTARIAT D'ÉTAT CHARGÉ DE LA MER, « *Scrubbers : entrée en application de l'interdiction de rejets dès le 1er janvier 2022* », Article, Site internet officiel, 17 mai 2022 - <https://mer.gouv.fr/scrubbers-entree-en-application-de-linterdiction-de-rejets-des-le-1er-janvier-2022>

nationales »⁴⁶ à la suite de ce principe. Ce principe concourt à une transition juste et équitable du transport maritime, car sinon, on ne prendrait pas en compte les contributions inégales au réchauffement climatique des États, les coûts d'atténuation et d'adaptation des PMA et PIED disproportionnellement élevés⁴⁷. La prise en compte de ces inégalités entre les États permettrait d'aboutir à des mesures plus justes et équitables. Toutefois, il faut souligner que ces termes font encore l'objet d'interprétations divergentes entre les États membres et les différentes industries puisqu'il n'y a pas de définition de ces termes.

Il est par ailleurs possible de rattacher ces principes à celui de la prise en compte de l'impact des mesures sur les États, en particulier sur les PVD, PMA et PEID⁴⁸. En ce sens, les mesures ayant un impact disproportionnellement négatif sur ces États devront être écartées ou compensées afin de mettre tous les États sur un pied d'égalité. Cependant, ce principe peut être perçu comme une barrière à la mise en place de mesures. Certains États, notamment les PIED, PMA et PVD, sont plus susceptibles de subir un impact négatif, notamment en raison du coût élevé que peut représenter, par exemple, l'investissement dans des technologies décarbonées. C'est pourquoi des études d'impacts sont mises en place concernant les futures mesures adoptées, sur la base d'une grille de lecture prenant en compte par exemple le type de navire ou encore le coût engendré⁴⁹. De même, en raison de ces principes de justice sociale et d'équité, des mesures de soutien devraient être mises en place pour accompagner ces PVD, PMA et PIED dans leur transition, telles que des mesures financières. En ce sens, un Fonds Fiduciaire Multidonateurs (GHG TC-Trust Fund) a été mis en place lors du MEPC 74. Le GHG TC-Trust Fund vise à apporter un soutien financier aux activités relatives à la mise en œuvre de la Stratégie, notamment auprès des PVD, PMA et PIED. Toutefois, l'OMI doit rester vigilante à ce sujet, car certains PIED, PMA et PVD représentent, pour la plupart, les plus gros pavillons mondiaux, notamment des pavillons de libre-immatriculation. De même, on remarque une influence parfois disproportionnée de certains registres et de certains industriels⁵⁰. Il faut alors espérer une vigilance de l'OMI sur ce point.

⁴⁶IMO, ISWG-GHG 14/ WP.2, *Draft 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*, Guiding Principles, Point 3.2/1.2., 22 mars 2023.

⁴⁷ALY SHAW, CHRISTIAAN DE BEUKELAER, « *Why should we talk about a 'just and equitable' transition for shipping ?* », Article No. 93, UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter N°96 - Third Quarter 2022, , 15 September 2022.

⁴⁸IMO, ISWG-GHG 14/ WP.2, *Draft 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*, Guiding Principles, Point 3.2/1.2., 22 mars 2023.

⁴⁹IMO, ISWG-GHG 14/ WP.2, *Draft 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*, Impacts on States, Point 4.11., 22 mars 2023.

⁵⁰TRANSPARENCY INTERNATIONAL, « *Governance at the International Maritime Organisation : the case for reform* », Rapport, Avril 2018.

B. L'influence significative des mesures régionales sur la mise en œuvre de la Stratégie de l'Organisation Maritime Internationale

L'ISWG-GHG 15 et le MEPC 80 sont marqués par cette volonté, de toute part, de développer et de préciser les mesures à moyen-terme, pour 2030-2040. Tout d'abord, on a un calendrier proposé pour l'adoption des différents types de mesures, comme lors de la Stratégie Initiale. Il faut préciser que cette Stratégie Révisée 2023 s'intéresse principalement aux mesures à moyen-terme et à long-terme, car il est prévu que les mesures à court-terme soient revues en 2026⁵¹. Plus particulièrement, la liste des mesures à moyen-terme propose un « panier » de mesures avec des mesures économiques et des mesures techniques.

La mesure pionnière, qui est largement mise en lumière au cours du ISWG-GHG 15 est la prise en compte de l'entièreté du cycle de vie du carburant pour le calcul des émissions de GES, avec notamment le LCA Guidelines. Autrement dit, la dimension well-to-wake est largement mise en avant par un grand nombre d'États membres au cours des précédentes négociations⁵². Le but est de prévenir toute augmentation des émissions de GES à l'avenir, et de privilégier le carburant le plus propre possible. En ce sens, un bon nombre de carburants sont classés comme alternatifs/ de transition, tels que l'hydrogène, le Gaz Naturel Liquéfié (GNL), l'ammoniac, le méthanol, les biocarburants ou encore, plus ambitieux, la propulsion par le vent. Cette approche est aussi celle de l'UE, et il convient de souligner qu'elle a, en la matière, investi massivement dans le GNL alors que ce dernier reste un carburant fossile. En effet, le GNL émet, lors de sa combustion, des fuites d'émissions de méthane (gaz non brûlé), qui constitue un GES 80 fois plus puissant que le CO₂ sur 20 ans, et 30 fois plus sur 100 ans⁵³. Ceci est la conséquence du principe de neutralité technologique. Et dans cette dynamique de prise en compte de l'approche well-to-wake, l'UE a récemment adopté le Règlement FuelEU Maritime, qui a pour but de dynamiser l'utilisation de carburants durables alternatifs. Comme l'indique Madame Camille Valéro, « les compagnies maritimes devront évaluer et faire vérifier par un organisme indépendant et accrédité, l'intensité carbone annuelle de chacun de ses navires, sur la base du

⁵¹ IMO, ISWG-GHG 14/ WP.2, *Draft 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships.*, Points 4.3 & 4.4., 22 mars 2023.

⁵² ISWG-GHG 15 et MEPC 80.

⁵³ CAMILLE VALÉRO, « OMI et UE entre pression et collaboration sur les enjeux environnementaux », Note de Synthèse, n°241, Institut Supérieur d'Économie Maritime, Nantes Saint-Nazaire (ISEMAR), Mai 2022

cycle de vie des carburants »⁵⁴ (well-to-wake). Les étapes de réduction des émissions de GES ont comme année de base 2020, et s'échelonnent de 2% en 2025 à 80% en 2050 pour la totalité des voyages au sein de l'UE ; et pour 50% des trajets entre l'UE et les États tiers⁵⁵.

Par ailleurs, l'investissement dans des carburants alternatifs par rapport à des carburants traditionnels permettra, certes, de réduire drastiquement les émissions de GES, mais creusera les inégalités entre les États et les acteurs du secteur si des mesures économiques ne sont pas mises en place. En ce sens, la Stratégie Révisée 2023 entend s'appuyer largement sur les MBM pour pallier à ces inégalités et assurer ainsi une transition juste et équitable du secteur maritime vers la décarbonisation. Et l'un des principaux obstacles à l'investissement dans de tels carburants est la différence de prix entre les carburants fossiles traditionnels et les carburants alternatifs. En outre, une approche well-to-wake permettrait de réduire les écarts de compétitivité entre ces carburants, notamment avec la mise en place de MBM fixant un prix adéquat sur les émissions de GES sur la base d'une analyse du cycle de vie complet des sources d'énergie. Les MBM permettront une transition juste et équitable si les revenus générés sont reversés aux États en ayant le plus besoin pour les soutenir dans cette transition, c'est ce qu'indique la Banque Mondiale⁵⁶. En outre, la production de carburants alternatifs offrirait, pour les PVD, PMA et PEID possédant d'importantes ressources d'énergies, une opportunité inédite d'affaire et de développement⁵⁷.

Toutefois, on ne peut que souligner la lenteur de l'OMI en la matière. En comparaison, l'UE fait preuve d'un fort volontarisme avec l'inclusion du transport maritime dans son système d'échange de quotas d'émissions (SEQUE), depuis l'adoption d'un Règlement Européen et d'une Directive Européenne en avril 2023⁵⁸. Le SEQUE fixe un quota maximal d'émission admissible et laisse le marché en déterminer le prix. C'est un système sujet à la spéculation. Les entreprises ont des quotas d'attribués, avec 1 tonne de CO₂ pour 1 quota d'émission. Elles peuvent échanger entre elles leurs quotas et respecter la limite à ne pas dépasser. Par ailleurs, les compagnies maritimes seront tenues de restituer des quotas d'émissions et leurs émissions seront contrôlées selon un calendrier progressif : 40% des émissions vérifiées déclarées en 2024, 70% en 2025,

⁵⁴ CAMILLE VALERO, « OMI et UE entre pression et collaboration sur les enjeux environnementaux », Note de Synthèse, n°241, Institut Supérieur d'Économie Maritime, Nantes Saint-Nazaire (ISEMAR), Mai 2022

⁵⁵ CAMILLE VALERO, « OMI et UE entre pression et collaboration sur les enjeux environnementaux », Note de Synthèse, n°241, Institut Supérieur d'Économie Maritime, Nantes Saint-Nazaire (ISEMAR), Mai 2022

⁵⁶ ISWG-GHG 14/3/3

⁵⁷ BANQUE MONDIALE, « *Charting a Course for Decarbonizing Maritime Transport* », Article, Site The World Bank, 15 avril 2021.

⁵⁸ DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL & RÈGLEMENT (UE) 2023/857 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 19 avril 2023.

et 100% à partir de 2026⁵⁹. Ce SEQE est une MBM dont les revenus générés seraient attribués au développement de technologies de décarbonation⁶⁰. Comme évoqué précédemment, ce système posé au niveau régional inquiète un grand nombre de professionnels du secteur maritime, en ce sens qu'il risque de créer un chevauchement des réglementations et de motiver des fuites de carbone. Mais l'UE a posé une réglementation bien ficelée en la matière, réduisant des risques de fraude. En effet, les ports de transbordement ne seront pas considérés comme une escale, de sorte que 50 % des émissions des voyages à destination ou en provenance du port initial en dehors de l'UE et inversement seront comptabilisées dans le SEQE de l'UE⁶¹. Cependant, ces initiatives régionales permettent d'éprouver un modèle. Ainsi, ce modèle régional, s'il fait ses preuves, pourra ensuite s'élever au niveau international, plus à même de résoudre la crise climatique⁶². L'UE prévoit qu'elle mettra fin au SEQE maritime dès lors qu'une telle mesure, basée sur le marché, sera adoptée et mise en place au niveau de l'OMI⁶³.

En conclusion, on peut noter que l'action de l'UE, bien qu'elle puisse inquiéter les principaux acteurs du secteur maritime, ne vise pas à créer un chevauchement des réglementations, mais bien à accompagner cette impulsion lancée par l'OMI en matière de décarbonation. C'est un régime qui aspire à l'harmonisation dans sa finalité, comme cela vient d'être évoqué. Surtout, c'est une source d'inspiration pour d'autres systèmes régionaux. En ce sens, le Congrès américain a présenté un projet de loi similaire en juin 2023 : le « *Clean Shipping Act of 2023* »⁶⁴. Cette nouvelle réglementation permettrait à l'Agence de Protection de l'Environnement Américaine d'établir et d'appliquer des normes d'intensité carbone aux carburants des navires en destination ou en provenance d'un port américain. Ainsi, c'est une réglementation qui rejoindrait celle posée au niveau européen, avec le SEQE et le FuelEU Maritime. Laisser se multiplier de tels régimes régionaux, sur le long terme, pourrait entraîner des désordres pour la mise en place efficiente de réglementations à l'échelle internationale.

⁵⁹DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL *modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union*, article Premier – article 3 octies ter, 10 mai 2023

⁶⁰ CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE, « *Paquet « Ajustement à l'objectif 55 » : réforme du système d'échange de quotas d'émission de l'UE* », Infographie, Secrétariat Général, 2022.

⁶¹ BUREAU VERITAS MARINE & OFFSHORE, « *Système d'Échange de Droits d'Émission de l'UE* », Question : comment le QEQE de l'UE tient-il compte des fuites de carbone provenant d'un port de transbordement ?, 2023. <https://marine-offshore.bureauveritas.com/sustainability/fit-for-55/eu-emissions-trading-system-directive>

⁶² CAMILLE VALERO, « *OMI et UE entre pression et collaboration sur les enjeux environnementaux* », Note de Synthèse, n°241, Institut Supérieur d'Économie Maritime, Nantes Saint-Nazaire (ISEMAR), Mai 2022

⁶³ DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL, article 3 octies octies, 1). – « *Rapports et Réexamen* », 10 mai 2023.

⁶⁴ IAN TAYLOR, « *Clean Shipping Act of 2023 Introduced* », Article, Site Ship Energy, 9 juin 2023.

Mais ils témoignent avant tout d'une volonté de voir un jour éclore une réglementation à l'échelle internationale. Cette multiplication d'initiatives régionales permettra sûrement à l'OMI d'accélérer son processus de décision, afin de rendre des décisions de plus en plus impactantes en matière de décarbonation.

En outre, la Stratégie Révisée 2023 propose un arsenal d'objectifs et de mesures plus ambitieux pour les prochaines échéances, à savoir 2030 et 2050. Toutefois, il s'agit avant tout d'un accord politique, et non juridique, qui vise simplement à poser des orientations claires et précises en matière environnementale pour le secteur maritime. En ce sens, l'OMI a d'autres textes juridiquement contraignants, qui ont permis de réduire de façon significative la pollution. On peut alors citer la Convention MARPOL et ses Annexes ou encore la Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Eaux de Ballast et des Sédiments des Navires de 2004. Par conséquent, en matière de lutte contre la pollution marine et atmosphérique, la Stratégie doit s'articuler avec ces autres instruments juridiquement contraignants afin d'être la plus efficace possible.

Bibliographie

DOCUMENTS DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

- **Conventions internationales**
- OMI, Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), Londres, 2 novembre 1973.
- **Études**
- IMO, Fourth Greenhouse Gas Study, 2020.
- **Résolutions**
- MEPC 62, Résolution MEPC.203(62), *Inclusion of regulations on energy efficiency for ships in MARPOL Annex VI*, Juillet 2011.
- MEPC 70, Résolution MEPC.278(70), *Amendments to MARPOL Annex VI*, 28 octobre 2016.
- **Documents de travail / Soumissions**
- IMO, Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, 13 avril 2018
- IMO, ISWG-GHG 14/ WP.2, *Draft 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*, 22 mars 2023.
- IMO, ISWG-GHG 14/3/3, *Carbon revenues from international shipping: considerations for a possible distribution framework*, 14 février 2023.
- IMO, ISWG-GHG 15/WP.2/Rev.1, *Draft 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*, 30 juin 2023.

DOCUMENTS DE L'UNION EUROPÉENNE

- **Conventions internationales – Directives et Règlements de l'Union Européenne**
- TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPEENE (TFUE) , Lisbonne, 13 décembre 2008.
- REGLEMENT (UE) 2015/757 DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL concernant *la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE*, 29 avril 2015.
- DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL *modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union*, 10 mai 2023.

- RÈGLEMENT (UE) 2023/857 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL *modifiant le règlement (UE) 2018/842 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et le règlement (UE) 2018/1999*, 19 avril 2023.

- o **Études**

- EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY & EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, *European Maritime Transport Environmental Report*, article 3.1 Composition of the fleet in the EU, Rapport, 2021
- CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE, « *Paquet « Ajustement à l'objectif 55 » : réforme du système d'échange de quotas d'émission de l'UE* », Infographie, Secrétariat Général, 2022.

- o **Documents de travail / Soumissions**

- PARLEMENT EUROPÉEN, CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE, *Accord provisoire conclu le 18 décembre 2022 entre le Parlement Européen et le Conseil de l'Union Européenne, qui inclut le transport maritime dans le SEQUE-UE.*
- COMMISSION EUROPÉENNE, « *Le pacte vert pour l'Europe : un accord dégagé sur la réduction des émissions du transport maritime par la promotion de carburants de navigation durables* », Communiqué de Presse, Site de la Commission Européenne, 23 mars 2023.
- COMMISSION EUROPÉENNE, *Proposition de règlement du Parlement Européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE*, 14 juillet 2021.
- COMMISSION EUROPÉENNE, *Proposition de règlement 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.*, 28 juin 2013.
- CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, « *Paquet Ajustement à l'objectif 55: le Conseil adopte sa position sur trois textes portant sur le secteur des transports* », Communiqué de presse, Site du Conseil, 2 juin 2022.
- CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE, « *Ajustement à l'objectif 55* » : *le Conseil adopte des actes législatifs clés pour atteindre les objectifs climatiques à l'horizon 2030* », Communiqué de presse, site internet du Conseil, 25 avril 2023.
- COMMISSION EUROPÉENNE, « *Le pacte vert pour l'Europe : un accord dégagé sur la réduction des émissions du transport maritime par la promotion de carburants de navigation durables* », Communiqué de Presse, Site de la Commission Européenne, 23 mars 2023.
- CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, « *Paquet Ajustement à l'objectif 55: le Conseil adopte sa position sur trois textes portant sur le secteur des transports* », Communiqué de presse, Site du Conseil, 2 juin 2022.

- CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE, « *Ajustement à l'objectif 55* » : *le Conseil adopte des actes législatifs clés pour atteindre les objectifs climatiques à l'horizon 2030* », Communiqué de presse, site internet du Conseil, 25 avril 2023.

CONVENTIONS INTERNATIONALES

- Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, (CCNUCC), Sommet de la Terre, Rio de Janeiro, 1992.
- Accord de Paris, 21^{ème} Conférence des Parties, Paris, 12 décembre 2015.

RÉSOLUTIONS

- AGNU, 77^e session, résolution A/77/L.58, Point 70 de l'ordre du jour, Rapport de la Cour internationale de Justice, 1^{er} mars 2023

PRESSE

- BAKOA KALTONGGA (VANUATU'S SPECIAL ENVOY ON CLIMATE CHANGE), « *Vanuatu confirms a global coalition to bring climate change to the UN's international court of justice* », Government of the Republic of Vanuatu, Ministry of foreign affairs, international cooperation and external trade, Communiqué de Presse, 27 octobre 2022 : « For too long we have waited for global leaders to take decisive action on climate change. To put words and treaties into action. To fully implement the Paris Agreement. To protect our children and grandchildren. We can no longer afford to wait ».
- AUDREY GARRIC, « *Climat : à quoi servent les COP et comment fonctionnent-elles ?* », Article, Journal Le Monde, 30 octobre 2021.
- JULIE LEPRETRE, « *Comment réduire l'impact du transport maritime sur l'environnement ?* », Article, site BPI France, 26 octobre 2022
- IAN TAYLOR, « *Clean Shipping Act of 2023 Introduced* », Article, Site Ship Energy, 9 juin 2023.

SITES INTERNET

- OMI : <https://www.imo.org/en>
- Commission Européenne : https://commission.europa.eu/index_fr
- World Economic Forum : <https://www.weforum.org/events/annual-meeting-of-the-new-champions-2023>
- Conseil Européen et Conseil de l'Union Européenne : <https://www.consilium.europa.eu/fr/>
- ScienceDirect : <https://www.sciencedirect.com>
- Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) : <https://unctad.org/fr>
- BPI : <https://www.bpifrance.fr>

MONOGRAPHIES (RECHERCHE)

- MAGDALENA ADAMOWICZ, « *Decarbonization of maritime transport – European Union measures as an inspiration for global solutions ?* », Article, Marine Policy, Volume 145, 105085, Novembre 2022.

- CAMILLE VALERO, « *Décarbonation du maritime, quelles avancées ?* », Note de Synthèse, Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR), mai 2023.
- HANNAH BACH, TEIS HANSEN, « *Flickering guiding light from the International Maritime Organisation's policy mix* », Article, Environmental transition and Societal transitions, Volume 47, n°100720, Juin 2023.
- JANE LISTER, RENE TAUDAL POULSEN, STEFANO PONTE, « *Orchestrating transnational environmental governance in maritime shipping* », Article, Global Environmental Change, Volume 34, Pages 185-195, Septembre 2015.
- HANNA BACH, TEIS HANSEN, « *IMO off course for decarbonisation of shipping? Three challenges for stricter policy* », Marine Policy, Volume 147, 105379, Janvier 2023.
- ALY SHAW, CHRISTIAAN DE BEUKELAER, « *Why should we talk about a 'just and equitable' transition for shipping ?* », Article No. 93, UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter N°96 - Third Quarter 2022, , 15 September 2022.
- CAMILLE VALERO, « *OMI et UE entre pression et collaboration sur les enjeux environnementaux* », Note de Synthèse, n°241, Institut Supérieur d'Économie Maritime, Nantes Saint-Nazaire (ISEMAR), Mai 2022
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD), « *Navigating stormy waters* », Rapport, Review of Maritime Transport, 2022